SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

WYDAWNICTWO
INSTYTUTU NAUKOWEGO
LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

REVUE MARITIME ET COLONIALE

PUBLIÉE PAR LE CENTRE D'ÉTUDES DE LA
LIGUE MARITIME ET COLONIALE POLONAISE

ZESZYT III
FASCICULE III
1938

WARSZAWA 1938

SKŁAD GŁÓWNY (DÉPÔT GÉNÉRAL):
INSTYTUT WYDAWNICZY „BIBLIOTEKA POLSKA"
SP. AKC. W WARSZAWIE

Drukiem Zakładów Graficznych „Biblioteka Polska" w Bydgoszczy

SPIS RZECZY ZESZYTU TRZECIEGO

TABLE DES MATIÈRES

SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

ZESZYT 3 1938 ROK V

POCZĄTKI KOLONIZACJI EUROPEJSKIEJ W ŚWIETLE HISTORII

L'ASPECT HISTORIQUE DES ORIGINES DE LA COLONISATION EUROPÉENNE

Karol Górski
Docent Uniw. Pozn.

Badanie początkowych okresów wielkich dziejowych procesów jest zawsze pożyteczne i szczególnie pouczające tam, gdzie chodzi o wykrycie zasad najgłębszych i podstawowych życia narodu czy też jego działania. Dlatego historycy polscy tak wiele uwagi poświęcają początkom Państwa Polskiego. Tu bowiem można odnaleźć zasadnicze linie rozwojowe, zasadnicze zadania państwowości polskiej już w zarodku, w formie czystej, jeszcze przez późniejsze przemiany nie przesłonionej. Tak samo zbadanie początków kolonizacji europejskiej przedstawiać musi specjalne znaczenie dla zrozumienia zasadniczych metod i podstawowych założeń kolonizacji w ogóle.

Mówiąc o początkach kolonizacji europejskiej, zwykle rozumie się podboje Hiszpanów i Portugalczyków po odkryciu Nowego Świata i drogi do Indii. W istocie tak nie jest. Hiszpanie i Portugalczycy późno stali się odkrywcami i kolonizatorami: o trzy wieki wyprzedzili ich Franzuzi, Włosi i Niemcy. Początków kolonizacji europejskiej szukać trzeba już w średniowieczu, w dobie wojen krzyżowych i podboju przez Niemców wybrzeży Bałtyku. Krucjaty miały swe oblicze religijne, ale też były przedsięwzięciem kolonizacyjnym, które wydało takie owoce, jakie daje kolonizacja: rozwój handlu, wymiana dóbr materialnych i duchowych między kulturami, aklimatyzacja roślin, przeniesienie gałęzi przemysłu z jednego kraju do drugiego. Te wyniki są najbardziej uchwytne i one właśnie dowodzą, że wyprawy krzyżowe miały przede wszystkim charakter kolonizatorski. Nawet państwo jerozolimskie, założone w r. 1099 dla obrony Grobu świętego, dalekie było od prowadzenia polityki podbojów czy tępienia muzułmanów, dalekie było od idei ,.wojny świętej". Właściwy budowniczy tego państwa, trzeźwy Baldwin I, brat Gotfryda

de Bouillon starał się od początku swych rządów wpoić przekonanie w muzułmanów, że królestwo jerozolimskie jest jednym z czynników równowagi na wschodzie, że alians między chrześcijanami a muzułmanami byłby dla tych ostatnich pożądany, że tolerancja religijna umożliwia rozwój handlu i obustronne korzyści. Tę politykę uprawiali nadal wszyscy wybitniejsi królowie jerozolimscy z dynastii, która wygasła na małym Baldwinie V w r. 1185. Jedynie przybysze z Europy, krzyżowcy i pielgrzymi, nie rozumieli tego kolonialnego charakteru królestwa jerozolimskiego i starali się mu nadać piętno państwa nieustannej wojny z niewiernymi.

Również kolonialny charakter miało państwo krzyżackie zarówno w Prusach, jak i w Inflantach. Ludność tubylczą starano się zjednać i związać z nowym porządkiem. Kolonialny charakter podkreślało terytorialne położenie obu państw Zakonu Niemieckiego, odciętych od związku z Rzeszą. Dlatego więc zbadanie również tych organizmów w początkowych stadiach ich rozwoju może i musi mieć znaczenie dla wykrycia podstawowych, zasadniczych tendencji rozwojowych wszelkiej kolonizacji, na przestrzeni dziejów. Zbadanie tych właśnie zasad podstawowych jest zadaniem niniejszego artykułu.

I. — Wszelka kolonizacja, aby stać się trwałą formą życia, aby nie być tylko efemeryczną okupacją bez dalszych skutków, bez śladów na kulturze i charakterze etnicznym kraju, musi mieć oparcie w kolonizowanym kraju i to od razu, natychmiast po przybyciu. Warunek ten jest konieczny przy kolonizacji w kraju zaludnionym — inaczej jest oczywiście w kraju zupełnie pustym. Ale o kolonizacji kraju zupełnie pustego mówić tu nie będziemy. Kolonizacja w kraju zaludnionym nie polega na osadzeniu militarnym pewnych punktów, ale na oparciu się natychmiast na ludności miejscowej, czyto złożonej z przybyszów, czy z części tubylców. Pierwsza krucjata (1095—1099) jest tego wymownym przykładem. Dotarła ona tak daleko, jak daleko sięgały większe skupienia chrześcijan syryjskich czy też ormiańskich (Edessa, Marasz, Antiochia i okolice). Tam, gdzie te skupienia były tylko drobną mniejszością (Mossul, Mezopotamia, Homs, Hama, Alep, Damaszek), krucjata nie miała oparcia. Ani Alep, ani Damaszek, tak blisko położone od Antiochii czy Jerozolimy, nigdy nie dostały się w ręce chrześcijan mimo sprzyjających warunków: były to miasta prawie zupełnie muzułmańskie i nie było w nich dostatecznego oparcia dla krzyżowców. Kolonizacja skuteczna i trwała sięga tak daleko, jak daleko sięga poparcie, udzielone jej przez mieszkańców kraju. Tam, gdzie ci mieszkańcy-tubylcy nie udzielają poparcia kolonistom, występować może element kupiecki.

Kupcy zwykle wyprzedzają kolonizację militarną, zawsze zaś po jej śladach przybywają, — jeśli kolonizacja ta ma być trwała.

Z średniowiecznych przykładów dziejów Bliskiego Wschodu i krajów nadbałtyckich wynika, że podstawowym elementem, który kolonizację umożliwia i utrwala, jest kupiectwo, a nie żywioł rolniczy. 1) Kupcy zwykle lepiej i szybciej poznają kraj, jego bogactwa, stosunki społeczne, polityczne, ekonomiczne. Z natury swojej, stykając się z ludnością nieustannie, do czego zmusza ich zawód, stają się cennymi pomocnikami władzy w przeciwieństwie do rolników, którzy żyją w odosobnieniu, znają warunki tylko najbliższej okolicy, stykają się tylko z najbliższymi sąsiadami. 2) Kupcy stanowią element, który łączy tubylców z kolonizującą potęgą, a nie odpycha ich. Rolnik zaś jest zawsze konkurentem tubylca. Rolnik zawsze zabiera część ziemi a ziemia ta jest zawsze przedmiotem pożądań i pragnień rolnika krajowca. Toteż kolonizacja rolnicza stale, choć w stopniu mniejszym lub większym, wywołuje tarcia i spory, nawet walki i zbrojne powstania. Kolonizacja kupiecka przeciwnie: kupiec, który nabywa towary od rolnika-krajowca, który mu dostarcza wyrobów obcych, jest pożądany, potrzebny, staje się nieodzowny. Stosunki między kolonią a macierzą zadzierzgane są nie przez rolników, a przez kupców i kupiec jest pośrednikiem zarówno gospodarczym, jak kulturalnym a nawet politycznym. 3) Kupcy osiadają bez trudności i łatwo się bogacą w kraju, nawet pod względem klimatu niedogodnym i niezdrowym. Praca ich nie wymaga tak wielkich wysiłków fizycznych, jak praca rolnika. Zyski, osiągane z handlu, nawet jeśli są umiarkowane, przewyższają zawsze zyski rolnika. Stąd daleko łatwiej ściągnąć do kraju kolonizowanego kupców niż rolników. Kupiec przystosowuje się łatwo, trudności, płynące z różnicy klimatu przezwycięża też łatwo. Przeciwieństwem tego jest rolnik. Rolnik zawsze ponosi straty w kraju nowym, nawet w nowej okolicy. Koloniści niemieccy, przybywający do Wielkopolski z Zachodu, musieli się przystosowywać do klimatu, gleby, choć przecie różnice były minimalne. Stąd zawsze kolonista rolnik drogo opłaca naukę w nowym kraju. Inaczej jest z kupcem: straty, które ponosi na skutek nieznajomości warunków geograficznych, nie są wielkie, może ich nie mieć wcale. Stąd kupcy chętnie osiadają w koloniach, rolnicy ostrożnie, często niechętnie metropolię opuszczają, nie umiejąc przełamać trudności. Stąd dla wytworzenia ludności, oddanej władzy, umożliwiającej panowanie nad krajem, ważniejsze jest ściągnięcie natychmiastowe licznych rzesz kupców, niż rzesz rolników. Ważniejsze jest zapewnienie zysków dla handlu, niż ziemi dla rolnictwa. 4) Z punktu widzenia wojskowego osadzanie elementu kupieckiego, a także tego elementu rzemieślniczego, który jest nieodzo-

wny w kolonizacji miejskiej, jest ważniejsze od osadzania rolników. Kupcy osiadają po miastach, tworzą liczne skupienia, dające możność rekrutacji pomocniczych kontyngentów. Miasta stanowią zawsze ostoję wszelkiej kolonizacji, poczynając od kolonizacji rzymskiej, kończąc na kolonizacji angielskiej. Tu ludność napływowa, licznie skupiona, nadaje nowe piętno krajowi, stanowi też podstawę militarnego panowania. Inaczej jest z rolnikami. Rolnicy, żyjąc w odosobnieniu, łatwo padają ofiarą wszelkich, nawet lokalnych rozruchów. Takie ofiary zawsze odstraszają nowych przybyszów, podcinają panowanie obcych. Miasta są na ogół bezpieczne i stanowią pewniejszą ostoję dla ewentualnej obrony. W razie napaści ze strony obcego mocarstwa ludność rolnicza najczęściej nie jest zdolna do obrony kolonii, gdyż osady jej rozsypane są na wielkich przestrzeniach. Może ona tylko uprawiać partyzantkę, jak to było w koloniach niemieckich w czasie Wielkiej Wojny. Właściwa obrona kraju spoczywa na mieszkańcach miast, od miast zależy, kto kraj opanuje.

Średniowieczne przykłady i to przykłady z przeszłości krajów nadbałtyckich wskazują, iż tylko kolonizacja oparta o żywioł kupiecki może się udać. Duńczycy przed połową XII w. byli panami na Bałtyku. Dokonywali oni nieraz podboju tych czy innych części Pomorza (np. w r. 1205), Prus (XII w.), Inflant (XII w.). Ale podboje te były krótkotrwałe. Kraje zdobyte ulegały Duńczykom tak długo, jak stały w nich silne wojska. Po ich odjeździe zwierzchność zrzucano. Przyczyną tego był brak wyrobionego stanu kupieckiego zarówno w Danii, jak i w Szwecji. Istniał tam typ kupca-włościanina, nie było kupca zawodowego. Toteż zupełnie inaczej potoczyły się losy Bałtyku, gdy pojawili się na nim Niemcy, posiadający już w końcu XII w. wyrobiony, bogaty stan kupiecki. Kupiec niemiecki zdobył Bałtyk w ciągu niespełna stu lat. Najpierw kupcy niemieccy opanowali drogę na Ruś przez Inflanty, następnie, osiadając po miastach w formie kolonii handlowych, wzięli w swe ręce cały handel skandynawski. Równocześnie pochwycili w taki sam sposób cały handel Pomorza, Prus i Polski. Zdaniem uczonego niemieckiego Röriga od XII w. do XX w. Niemcy przez swój handel panowali na Bałtyku i nadawali piętno jego życiu gospodarczemu i kulturalnemu, a okresami największego nasilenia ich wpływów były w. XIII i XIX. Dopiero założenie Gdyni przerwało ciągłość tego dziejowego zjawiska. Niewątpliwie Rörig ma rację [1]). Opanowanie kraju przez kolonistów wymaga opanowania go przez żywioł kupiecki.

---

[1]) Patrz spis literatury na końcu, Rörig o. c., str. 6.

W kolonizacji średniowiecznej rozróżniamy dwa typy: militarny i kupiecki [1]). Typ militarny kolonizacji polega na zajęciu kraju i natychmiastowym skolonizowaniu go przez żywioł właśnie kupiecki. Typ kupiecki polega na utworzeniu pod władzą państwa tubylczego lub wśród tubylców kolonii kupieckiej, która po pewnym czasie dąży do opanowania militarnego i politycznego kraju. Czasem wysiłki te uwieńczone są powodzeniem, czasem warunki nie pozwalają na podjęcie akcji politycznej. Czasem jednak kupcy, osiadłszy zrazu jako przybysze na własnym prawie, doprowadzają do zmiany politycznych stosunków w kraju. Zauważyć jednak trzeba, że zawsze, w obu tych typach kolonizacji, kupcy badają teren, pierwsi docierają do przyszłej kolonii. Oni to czasem, jeśli jest to element kupiecki tubylczy, jak w czasie pierwszej krucjaty kupcy ormiańscy i syryjscy — sprowadzają siłę zbrojną, która kraj opanowuje pod względem politycznym. Zawsze tedy element kupiecki gra rolę decydującą w kolonizacji średniowiecznej. Wyrazem tego jest również fakt, że kolonizacja militarna w średniowieczu tylko w dwu wypadkach, w Prusach i Ziemi św. dała wyniki w postaci stworzenia państw kolonialnych, natomiast kolonizacja kupiecka opanowała znacznie większe przestrzenie: Inflanty, wyspy Morza Egejskiego, na czas pewien Konstantynopol, na okres dłuższy wybrzeża Morza Czarnego. Kolonizacja kupiecka, bez łamania władzy politycznej zdobyła dla ludności niemieckiej miasta skandynawskie i polskie, na Pomorzu doprowadzając do zmiany politycznej, podobnie na Śląsku. Kolonizacja kupców włoskich dotarła do Egiptu.

II. — Z kolei należy zanalizować typ wojskowy kolonizacji w średniowieczu, a więc podbój Prus i Ziemi św.

W Ziemi św. przed przybyciem krzyżowców, podobnie jak w Syrii, element muzułmański był bardzo liczny [2]). Chrześcijanie-rolnicy pozostali tylko w górach Libanu czy Hauranu, a niziny, najżyźniejsze części kraju, znalazły się w ręku przybyszów arabskich albo zarabizowanych syryjczyków. Również po miastach licznie osiadł element arabski, jak w Tripolis. Kaifa była przeważnie żydowska. Natomiast w Antiochii, Edessie oraz w innych mniejszych miastach utrzymali się licznie kupcy syryjscy i ormiańscy. Ten element kupiecko-rzemieślniczy, niezdolny

---

[1]) Rozróżnienie to dotyczy tylko genezy, a nie funkcji (patrz Pawłowski St., Kolonie, Sprawy Morskie i Kol., 1934 z. 2.

[2]) Opieram się przy przedstawieniu kolonizacji Ziemi św. na trzytomowym dziele Grousseta R., „Histoire des croisades", 1934—1936, opartym na źródłach europejskich, syryjskich, ormiańskich, arabskich i będącym bodaj ostatnim słowem nauki w tych sprawach.

do stawiania oporu zbrojnego doskonałym wojskom władców Islamu, w tajemnicy spiskował przeciw muzułmanom i on to wzywał krucjatę. Ormianie dostarczali przewodników już w Azji Mniejszej, później zaopatrywali krzyżowców w konie, które im wyginęły w czasie przeprawy przez Słoną Pustynię, w żywność. Oni to otwierali wraz z Syryjczykami bramy miast, których garnizony tureckie nie mogły się obronić; ludność rolnicza, arabska czy chrześcijańska, była bezsilna i bezbronna. Muzułmanie-rolnicy nie stawiali oporu. Chrześcijańscy chłopi czasem, w drodze do Jerozolimy dostarczali przewodników. Można powiedzieć, że jeśli krucjata osiągnęła wyniki, to tylko dzięki poparciu elementu kupieckiego. Rozumieli to muzułmanie: wypędzili z Jerozolimy przed oblężeniem wszystkich chrześcijan. Najsilniej opierał się krzyżowcom kupiecki Tripolis, najzacieklej walczyła przeciw nim żydowska ludność Kaify (Haify), która zdawała sobie sprawę z niebezpieczeństwa, jakie jej handlowym interesom przynosi przybycie krzyżowców: oznaczało ono odebranie handlu z rąk Żydów i Arabów i oddanie go w ręce Ormian, Syryjczyków i przybyszów z Europy. To samo zjawisko spostrzec się da w Egipcie, gdzie ludność kupiecka po miastach, chrześcijanie-Koptowie i Grecy Melchici, sprzyjają krzyżowcom. I na odwrót, z chwilą opanowania przez muzułmanów bogatej Edessy (1146), Turek Zengi sprowadza do niej kupców żydowskich. Kolonizacja ściśle łączyła się z przesunięciami żywiołu kupieckiego.

Jak wielkie znaczenie dla handlu miały wojny krzyżowe widać z niezwykłego rozwoju miast włoskich, jak Wenecji, Genui, Pisy w XII i XIII w. Z drugiej strony widzimy, że o ile w XI w. kupcy włoscy (i francuscy czy hiszpańscy) bardzo rzadko zapuszczali się na wschód, o tyle teraz płyną dwa razy do roku wielkie floty z miast włoskich do Syrii a ponadto żeglują pojedyńcze okręty. Znajomość wschodu wzrasta, a wenecjanin Marco Polo odważa się na wyprawę do Chin, by otworzyć nowe szlaki handlowe dla swego miasta. Jerozolima była przed zdobyciem jej przez Saladyna wielkim centrum handlowym, gdzie spotykał się wschód i zachód. Później rolę tę odgrywał Akkon. Ze wschodu przewożono na zachód korzenie, tkaniny jedwabne i wyroby przemysłu artystycznego, z zachodu — płótno, sukna a także broń, w którą kupcy europejscy zbroili wojowników, walczących zresztą w imię wojny świętej przeciw giaurom [1]).

Drugi przykład militarnego podboju i kolonizacji stanowią Prusy [2]). Krzyżacy przybyli tu do kraju bez miast, bez stanu kupieckiego. Do-

---

[1]) Heyd W. (por. spis literatury), o. c. I, 180 in.

[2]) Por. cytowane w spisie literatury prace Tymienieckiego, Zajączkowskiego, Fuhrmanna, Krollmanna.

cierali do Prus już poprzednio kupcy nordyjscy, docierali kupcy polscy a Leszek Biały miał nawet zamiar rozpocząć kolonizację kupiecką pogranicza przez zakładanie targów, by w ten sposób gospodarczo związać pogańskie Prusy z krajami chrześcijańskimi i ułatwiać misję. Plany te spełzły na niczym: nie targów bowiem na pograniczu, a miast trzeba było. Tych miast zaś Polska jeszcze nie posiadała, przynajmniej miast w znaczeniu zachodnio-europejskim, otoczonych murami, dobrze warownych i zagospodarowanych. Krzyżacy, natychmiast po rozpoczęciu podboju, zaczęli zakładać miasta. Ludność, która wraz z pierwszymi krucjatami na Prusaków ściągała do kraju, osiadała po warownych obozach, które zamieniły się w miasta Toruń, Chełmno, Kwidzyń, Elbląg. Dopiero później z miast tych ludność rozpłynęła się po wsiach, zawsze jednak z miastami zachowując związki. Te warowne miasta dostarczyły punktów oporu dla Krzyżaków podczas licznych powstań pruskich, które zmiotły panowanie Zakonu w okręgach rolniczych. Miasta ostały się i były podstawą do ponownego podboju kraju. Cały podbój i cała kolonizacja kraju w XIII w. ściśle wiązała się z potrzebami handlu i opierała się na zrozumieniu potrzeb handlowych. Orężem dobywali kraju Krzyżacy, ale nie tylko swój interes własny, ale też interes swoich kupców mieli wciąż na oku. Podbój Prus rozpoczął się od opanowania przez Zakon całej Dolnej Wisły. Wisła, dotąd rzeka graniczna, odgrywała na tym odcinku niewielką rolę handlową przed przybyciem Krzyżaków. Dopiero, gdy w ciągu kilku lat założyli oni nad jej biegiem lub w pobliżu niej miasta Toruń, Chełmno, Grudziądz, Kwidzyń, Elbląg — Wisła stała się w swym dolnym biegu doniosłą drogą handlową. Miasta rychło zaludniły się i rozrosły. Już w XIII w. obok osad ściśle handlowych powstają w Toruniu i Elblągu osady rzemieślnicze (nowe miasta). Dalszy podbój i kolonizacja szły od ujść Wisły wzdłuż ważnej drogi handlowej — Zalewu Wiślanego. Tu powstawały kolejno miasta Brunsberga i Królewiec. Resztę kraju opanowano później, po zdobyciu dróg handlowych. A wyprawy na Litwę szły nie lądem, przez puszcze, ale wzdłuż wielkiej drogi handlowej — Niemna. Podbój Prus orężem był dziełem Krzyżaków, jednak opanowanie kraju, a później zniemczenie go, nie było możliwe bez żywiołu kupieckiego. Co prawda, od początku ściągać poczęli Krzyżacy rolników-rycerzy. Ale ci opuścili kraj prawie bez wyjątku sprzedając dobra z chwilą, gdy wybuchło powstanie podbitych Prusaków. Zostali natomiast kupcy. Oni też po stłumieniu powstań pruskich, osiadać poczęli na wsi jako właściciele ziemscy. Właściwa kolonizacja rolnicza rozpoczęła się na dobre dopiero w 60—70 lat po przybyciu Krzyżaków, mimo, że przecie ziemi było pod dostatkiem, klimat Prus niewiele różnił się od klimatu Niemiec zachodnich, a gleby nie były złe. Ciekawe, że do Inflant fala kolonizacji

rolniczej niemieckiej nie dotarła wcale. Ich typowo kolonialna struktura ludnościowa przetrwała do XX w.

III. — Typ kupiecki kolonizacji reprezentowali w średniowieczu Włosi i Niemcy, w mniejszym stopniu Francuzi, w najmniejszym — Hiszpanie i Portugalczycy. Po podboju Ziemi św. napłynęło do miast jak Antiochia, Tripolis, Akkon, Tyr, Sydon, Jerozolima wielu kupców francuskich, wielu też rzemieślników. Ale ta fala francuska opadać poczyna z końcem XII w. Na miejsce Francuzów napływać poczynają Włosi i oni to nadawać będą piętno kolonizacji europejskiej nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym przez trzy wieki. Ta zmiana charakteru narodowościowego w koloniach syryjskich pogłębiała ich kryzys i przyczyniła się do upadku tych spośród nich, które były na lądzie stałym. Kolonie włoskie zwolna wyłamywały się spod władzy Francuzów. Znajdowało to wyraz w walkach politycznych. W ciągu XII w. kupcy włoscy osiadali obok francuskich w portach syryjskich, uzyskiwali własne „kwartały", ale nigdy nie ośmielali się prowadzić odrębnej polityki. W XIII w. osiadają oni tak licznie, że niektóre miasta przybierają przeważnie włoski charakter. Akkon, największe miasto i stolica kraju, dzieli się na kwartały Wenecjan, Genueńczyków, Pizan; w Tyrze Genueńczycy panują niepodzielnie i usuwają z miasta Wenecjan. Między przybyszami z Włoch toczą się formalne wojny, jak wojna o kościół św. Sawy w latach 1256—1258, w Akkonie. Wpływy żywiołu włoskiego rosną tak bardzo, że rodzina przybyszów z Genui, Embriaci, która była zupełnie sfrancuziała w XII w., znów w XIII w. zaczyna przyznawać się do narodowości włoskiej. W XIII w. w Antiochii Włosi zaczynają odsuwać od znaczenia Francuzów, którzy buntują się przeciw księciu Boemundowi V, przyjacielowi Włochów (1233—1251). Włosi mogliby opanować Syrię, w której francuskimi pozostały rycerstwo, zakony rycerskie templariuszów i joannitów oraz dynastia panująca. Ale Włochom zabrakło jedności, tym więcej, że i we Włoszech nie było siły, która by potrafiła ująć w jednolite karby ruch kolonizatorski, usunąć tarcia wzajemne miast i opanować politycznie bliski wschód. Usiłowali dokonać tego królowie sycylijscy w XIII w., zarówno Hohenstaufowie, jak i Andegaweni, ale dorywczo i nieudolnie. Natomiast Hiszpanie i Portugalczycy nie zdołali usadowić się na wybrzeżu Afryki. Portugalczykom, którzy w XV w. najdłużej i najzacieklej o to walczyli, brakło bodaj stanu kupieckiego; i później kolonie portugalskie w XVI w. eksploatowane były nie przez kompanie kupieckie, a przez państwo, które zorganizowało własny monopol handlowy.

Podobną do Włochów rolę odegrali w kolonizacji kupieckiej na północy Niemcy. Niemcy bynajmniej nie dążyli do politycznego opanowa-

nia tego kraju, który chcieli kolonizować. Polityczne opanowanie przedstawiało się później jako jedna z możliwości, raczej zaś występowało jako współczynnik rachub gospodarczych. Zasadniczo Niemcy zarówno w krajach skandynawskich, jak Polsce, Czechach czy Węgrzech osiadali po miastach w postaci kolonii kupieckich obok dawnych miast. Zwolna dopiero te kolonie rozrastały się i zastępowały dawne miasta. Tak było w typowym kolonialnym mieście, Gdańsku, tak w Szczecinie, Kołobrzegu. A później dopiero, zależnie od sprzyjających okoliczności, występowało zagadnienie podboju politycznego. W podobny sposób poczęli Niemcy kolonizować kraj pogański i niekulturalny, Inflanty. Powstała tu osada handlowa, Ryga, która rozrosła się do wielkości miasta. Kupcy popierali misjonarzy, misjonarze sprowadzili obrońców; powstał Zakon Kawalerów Mieczowych, który z czasem zlał się z Krzyżakami. Tak więc kolonizacja kupiecka przez konieczny rozwój stała się tu zarodkiem państwa kolonialnego.

Kolonizacja kupiecka w sposób najpełniejszy, najdoskonalszy realizuje gospodarcze dążenia metropolii. Kolonizacja ta nie zatrzymuje się przed granicami politycznymi. Staje się ona przede wszystkim narzędziem rozwoju gospodarczego metropolii, gdyż umożliwia eksport wyrobów przemysłowych. Kolonizacja taka nie zrywa węzłów między kolonistami-kupcami a ojczyzną, przeciwnie, utrzymuje się nieustanny i żywy kontakt, którego przy kolonizacji rolniczej czy robotniczej brak. Kolonizacja taka umożliwia przesunięcie znacznych mas ludności niezależnie od rozszerzenia politycznego władania, umożliwia wykorzystanie jak najpełniejsze wszelkich stosunków i konfiguracji politycznych. Zdobycie kraju było w średniowieczu równie trudne, jak i później. Osadzenie kontyngentu kupców w koncesji, pod własnym prawem, z władzami samorządnymi, nie było szczególnie trudne.

Organizacja kolonii kupieckiej w średniowieczu posiada zasadnicze cechy koncesji. A więc w koncesji takiej uzyskuje dane miasto pewne terytorium do osadzenia. Terytorium to znajduje się w mieście lub obok miasta na przedmieściu. Czasem jest to zwarty kwartał z przystanią, z ogrodami opodal. Taki kwartał ma już charakter odrębnego miasta. Ale czasem koncesja obejmuje szereg domów, nie związanych w jeden kompleks. Takie koncesje występują w Konstantynopolu w okresach, gdy wzmocniona władza cesarzy nie dopuszczała do utworzenia niebezpiecznego dla państwa ośrodka handlowego cudzoziemców (wiek XII, schyłek XIII w.). Przykładem takiej koncesji może być przedmieście Pera, należące do Genueńczyków. Koncesja składała się z szeregu domów, placów, ogrodów, rozsypanych w jednej okolicy, przedzielonych domami krajowców. Stałym jej składnikiem była zawsze przystań w mia-

stach nadmorskich, gdzie cło od towarów było niższe, a więc rodzaj wolnego portu. Obok tej przystani znajdował się z reguły skład towarów połączony z giełdą i lokalami, gdzie można było uwierzytelniać akty sprzedaży i kupna, czy spisywać inne akty notarialne.

Tu również, w tym „fondaco" rezydował celnik rządu, udzielającego koncesji. Na całym wschodzie przyjęto zasady, wyrobione w państwie rzymskim okresu schyłkowego. Stosowano je i w państwach muzułmańskich, i u Tatarów nad Morzem Czarnym. Polegały one na obowiązku trzymania całego towaru w składzie celnym i sprzedaży go na miejscu kupcom-krajowcom. Towar przywieziony podlegał ocleniu. Później każdy kupiec otrzymywał odrębny składzik. Tu przychodzili nabywcy, a w razie sprzedaży na miejscu opłacano podatek obrotowy. Celnik, który opłaty pobierał, wykształcił się z późnorzymskiego urzędnika zwanego „commerciarius". Za czasów Justyniana owi „commerciarii" byli urzędnikami państwowego monopolu handlu ze wschodem. Z czasem stali się tylko urzędnikami celnymi. Urzędnicy owi nie należeli do składu mieszkańców koncesji. Byli to zawsze urzędnicy państwowi. Tatarzy sprowadzali sobie na te stanowiska wytrawnych celników z Egiptu. Innym, obok „fondaco" i przystani koniecznym składnikiem koncesji europejskiej był zawsze kościół. Koncesja znajdowała się pod zarządem konsulów, którzy sprawowali sądy w sprawach między obywatelami. Sądownictwo ich jednak mogło być albo określone przez terytorium w wypadku istnienia kwartału danej narodowości, albo ograniczać się tylko do osób, poddanych metropolii. Sukcesy polityczne Wenecji, która z kwartałów swoich podbijała całe miasta, nie powinny przesłaniać zasadniczego, najczęstszego typu kolonii kupieckiej: koncesji, niekoniecznie terytorialnie zwartej.

Powstanie koncesji następuje na skutek zawarcia umowy między władcą a przybyszami — kupcami. Umowa ta przynosi oczywiście korzyści handlowe kupcom. Ale należy też jasno sprecyzować korzyści udzielającego koncesje. Nie są to korzyści natury ogólnej, w postaci rozwoju handlu, podniesienia bogactwa producentów itp. Korzyści te są konkretne i to natury fiskalnej. Państwo udzielające koncesji otrzymuje podatek obrotowy lub podatek dochodowy od kupców, wymierzony wedle posiadanych domów czy składów. Ten natychmiastowy zysk w postaci podatku skłania władcę do udzielenia koncesji. Przyzwyczailiśmy się do oglądania koncesji pod kątem widzenia chińskich stosunków, gdzie koncesja, wymuszona siłą na słabym państwie, była źródłem bezwzględnego wyzysku. W średniowieczu koncesja, udzielona dobrowolnie, nie musiała być źródłem wyzysku państwa; mogła się nią stać, o ile państwo to osłabło i musiało w zamian za pożyczki rozszerzać prawa

kolonistów. Ale to sprawa dalsza, a rozwój bynajmniej nie szedł zawsze po tej linii. Można powiedzieć, że przy założeniu koncesji zawsze istniała kalkulacja obustronna i nie wiadomo, czy kupcy zawsze wychodzili na niej dobrze od pierwszych chwil.

Cechą typową koncesji kupieckich średniowiecza jest jednak samorząd. Własne prawo, niezależność od sądów miejscowych, nie zawsze dla przybyszów życzliwych, była jedną z podstaw kolonizacji. Jeżeli miała ona ogarnąć większą ilość kolonistów, musiała gwarantować im samorząd, odrębne prawo i sądy przynajmniej w sporach wewnętrznych. Jeżeli kolonizacja taka miała być uwieńczona powodzeniem, musiała zwalniać przybyszów od potrzeby dokładnego uczenia się obcego języka i obcego prawa, przystosowywania się do obcych obyczajów i warunków życia. To był sens istotny, najgłębszy przywilejów samorządu, które otrzymywali zwykle przybysze. Samorząd ten nie zawsze polegał na wybieralności władz koncesji. Często były one mianowane przez metropolię, przy czym konsulowie byli też jej reprezentantami wobec państwa, które na kolonię zezwoliło. Obok konsulów i ich zastępców, którzy sprawowali władzę sądową i policyjną, występowali notariusze i dragomani czyli tłumacze przysięgli, używani przy zawieraniu umów z tubylcami. Sami koloniści mieli tylko głos doradczy (jak w Pera w Konstantynopolu) lub władzę w zastępstwie konsula. Na ogół sprawy polityczne grały rolę niewielką; istotne zainteresowania kolonistów dotyczyły spraw gospodarczych.

Ludność koncesji składała się głównie z przybyszów z metropolii. Byli to częstokroć ludzie młodzi, którzy odbywali w kolonii praktykę po bankach, składach kupieckich, ekspozyturach firm. Później, dorobiwszy się, wracali do ojczyzny, albo pozostawali na miejscu. Niejednokrotnie byli to synowie czy przyszli dziedzice wielkich kupców i bankierów metropolii. Obok nich przebywał tu element rzemieślniczy, drobni kupcy, marynarze. Osiadali w koncesjach takich również rzemieślnicy i kupcy innych narodowości, o ile konsul im na to pozwalał. Handlowy, a nie polityczny cel przyświecał kolonizacji średniowiecznej. Niepoślednią rolę odgrywały później dochody pobierane z ceł w nagrodę za pomoc polityczną czy militarną, udzieloną przez kolonię państwu, które koncesję dawało.

Przemysłowa kolonizacja nie istniała w większej mierze w średniowieczu; nie emigrowali w większej ilości kwalifikowani rzemieślnicy czy robotnicy. Mimo to w niektórych koloniach i koncesjach rozwinął się przemysł, o ile był on związany z surowcami produkowanymi na miejscu. Wówczas niewątpliwie przybywała też do kolonii ludność robotnicza. Tak więc w azjatyckim Tripoli rozwinął się na wielką skalę

przemysł jedwabniczy. Było to największe centrum tego przemysłu nad Morzem Śródziemnym, gdzie pracowały tysiące wrzecion: w r. 1289 było ich aż 4 000. W Pera rozwinął się wielki przemysł kuśnierski (wyprawiano futra, przywożone z Rusi), oraz rzemiosło obuwnicze. I tu jednak rzemieślnik szedł za kupcem. Przemysł w koncesjach nie tylko odgrywał rolę drugorzędną, nie tylko powstawał później, był bodaj w znacznej zależności od handlu, który dostarczał mu surowca. Toteż mimo wszystko ten właśnie kupiecki charakter decyduje w kolonizacji średniowiecznej. O wyjeździe robotników niekwalifikowanych, którzy dostarczali rąk roboczych byle komu i byle gdzie, w średniowieczu nie słychać. Wszelka emigracja robotnicza obejmuje robotnika kwalifikowanego.

Charakter prawno-państwowy koncesji zależał w dużej mierze od siły, jaką dysponowała metropolia. Metropolie silne wobec słabych kontrahentów za morzami uzyskiwały koncesje w postaci kwartałów, wobec kontrahentów silnych — koncesje rozrzucone, o charakterze ściśle handlowym. Włosi w Syrii mieli tylko kwartały, tylko koncesje posiadali w Egipcie; długi czas w Konstantynopolu w XII w. przeważały koncesje i kwartały. Pera została ufortyfikowana w końcu XIII w. przez Genueńczyków. Miastom włoskim udawało się na ogół opanowywać politycznie i militarnie tylko wyspy łatwe do obrony i kolonizacji przez kupiectwo. Władztwo ich terytorialne było naogół niezbyt wielkie, wyjątek stanowi Wenecja. Istota korzyści płynęła z rozszerzonych możliwości handlu, z rozkwitu przemysłu, z zatrudnienia wielkiej ilości ludzi w transporcie.

Przykładem takiej kolonii o charakterze koncesji czysto handlowej jest znana z dziejów polskich Kaffa na Krymie, wielki rynek zbożowy nad Morzem Czarnym. Kaffa powstała około r. 1266 jako koncesja pod władzą Tatarów. Zrazu były to tereny zarówno zamieszkałe, jak i puste. Obok Genueńczyków osiadali w Kaffie ludzie innych narodowości. Istniał samorząd, a więc konsul, mianowany przez Genuę, rada sześciu i rada dwudziestu czterech o charakterze doradczym, sąd, notariusze, dragomani. Obok kupców osiadali tu kuśnierze. Głównym zajęciem mieszkańców był handel zbożem i niewolnikami. Prawna sytuacja ulegała zmianom. Zrazu Genueńczycy najmowali sobie mieszkania, potem kupowali domy i tereny. W końcu XIII w. miasto było otoczone obwarowaniami, które Wenecjanie zniszczyli w r. 1296. Lecz już w r. 1308 było ono znów ufortyfikowane i Tatarzy w tym czasie zniszczyli je ponownie. Po r. 1313 odbudowano je za zezwoleniem Tatarów, a do końca istnienia Kaffy i jej rozwoju jako samodzielnej kolonii rezydował w niej celnik tatarski. Tak więc Kaffa, podobnie jak konstantynopolitańska

Pera, była tylko koncesją. Ale znaczenie gospodarcze tych koncesji było ogromne [1]).

IV. — Jakież tedy ostateczne wnioski wysnuć można z analizy kolonizacji średniowiecznej? Przede wszystkim stwierdzić należy dominujące znaczenie żywiołu kupieckiego, bez którego kolonizacja w ogóle jest niemożliwa. Następnie dalszym wnioskiem ogólnym będzie fakt, że kolonizacja średniowieczna bynajmniej nie polegała zawsze na podboju, ale w mierze bardzo znacznej występowała w formie osadzania na terytoriach pod obcym panowaniem kolonii handlowych i przemysłowych. Kolonie te czasem rozsadzały państwo, w którym powstawały. Nie było to jednak regułą. Bardzo często pozostawały one w ramach jego organizacji, ograniczając się do wykorzystania możliwości ekonomicznych kraju. Można by powiedzieć, że dla XII w. regułą jest kolonizacja kupiecka o charakterze ściśle handlowym, bez politycznych zamierzeń. Występują one dopiero z chwilą, gdy państwo, które kolonie przyjęło, przeżywa głęboki kryzys. Takim kryzysem politycznym były niepokoje w Konstantynopolu, które miały za skutek zdobycie miasta przez czwartą krucjatę, sprowadzoną przez Wenecjan. Takim też kryzysem politycznym były niepokoje w Polsce, z których skorzystali mieszczanie niemieccy Gdańska, by sprowadzić sobie władców niemieckich. Innym rodzajem kryzysu, raczej demograficznym, była chroniczna słabość Syrii, gdzie na miejsce ludności francuskiej zaczynają napływać w XIII w. Włosi. Ale mimo wszystko zjawiska te miały charakter dość wyjątkowy. Nie zdobyły sobie nigdy kolonii miasta tak ludne i bogate, jak Pisa, czy przedtem Amalfi. Wenecja i Genua wyprzedziły innych, ale katalońscy kupcy, bardzo liczni na Morzu Śródziemnym, posiadający floty własne, nie osiedlali się nigdy na Bliskim Wschodzie inaczej jak w koncesjach; kolonii nie uzyskali. Tak samo przez całe średniowiecze kupcy niderlandzcy nie zdobyli sobie nigdzie kolonii, choć kraj żył z handlu zamorskiego, a koncesje hanzeatyckie były dla Niderlandczyków źródłem wielkich bogactw.

Oto dwa wnioski ogólne płynące z badań nad kolonizaccją średniowieczną. Nie jest zadaniem historyka snuć z nich konsekwencje dla czasów obecnych. Natomiast jest zadaniem jego i obowiązkiem wskazać na to różnorodne bogactwo form, które znała przeszłość, a których zapoznanie łatwo być może owocem jednorodnej rzeczywistości, nam współczesnej.

---

[1]) Por. Bratianu G. I. (patrz spis), o. c. 89 in.; 197 in.

LITERATURA I ŹRÓDŁA

B r a t i a n u G. I.: Recherches sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIII-e s. Paris 1929.

F u h r m a n n K. H.: Gründung und Grundriss der Stadt des Deutschen Ritterordens in Preussen. Diss. Techn. Hochsch. Dresden 1932.

G r o u s s e t R.: Histoire des croisades, Paris 1934—1936 (3 tomy).

H e y d W.: Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Stuttgart 1879 (2 tomy).

K r o l l m a n n Ch.: Politische Geschichte des Deutschen Ordens in Preussen, Królewiec 1932.

R ö r i g F.: Die Erschliessung des Ostseeraumes durch das deutsche Bürgertum. (Vorträge zur 700 Jahr-Feier der Deutschordens - und Hansestadt Elbing). Elbing 1937.

S e r a p h i m E.: Geschichte von Livland, Gotha 1906.

T y m i e n i e c k i K.: Misja polska w Prusach i sprowadzenie Krzyżaków (odb. z dzieła: „Dzieje Prus Wschodnich", wyd. Instytutu Bałtyckiego). Toruń 1935.

Z a j ą c z k o w s k i St.: Podbój Prus i ich kolonizacja przez Krzyżaków, tamże. Toruń 1935.

RÉSUMÉ

L'auteur analyse les traits essentiels de la colonisation du moyen-âge, notamment de la colonisation franque et plus tard italienne aux Echelles du Levant et en Terre-Sainte, de la colonisation allemande sur les bords de la mer Baltique. Ces recherches sont inspirées par l'idée que c'est au début des grands mouvements de l'histoire que l'on peut trouver sans difficulté les caractères essentiels de ces mouvements. Il en est ainsi de la colonisation.

Toute colonisation doit trouver dès le début un appui solide dans le pays colonisé. Les pays „vides" sont une exception de cette règle. Or, cet appui fut donné à la première croisade par les populations arméniennes et syriaques du Proche-Orient. Et, ce qu'il faut noter, — cet appui fut vraiement efficace quand s'étaient les marchands qui le donnaient.

Selon l'auteur les marchands et non les agriculteurs sont le véritable appui de toute colonisation. 1) Les marchands prennent (bien plus vite que la population agricole) contact avec les natifs du pays, ils développent leurs relations sur de grands espaces, dans des milieux très différents. Ils acquièrent très vite une connaissance approfondie des ressources du pays, de sa constitution sociale, politique, économique et deviennent des auxiliaires singulièrement précieux pour le pouvoir. La population agricole par contre, confinée dans un particularisme presque nécessaire, n'entretient de relations qu'avec ses voisins. 2) Les marchands rattachent les aborigènes au pouvoir étranger, tandis que les agriculteurs les repoussent plutôt. La terre, objet de convoitise de tout temps, devient la proie de l'étranger, et il semble que toujours la colonisation agricole provoque des conflits et même des révoltes armées. Il en est autrement avec le marchand: le marchand achète les produits du sol de l'aborigène, lui apporte des richesses inconnues. Il rattache et reserre les liens entre la colonie et la métropole, devient l'intermédiaire en matière économique

culturelle, et même politique. 3) Les marchands s'établissent sans difficulté dans des climats très différents de celui de leur pays natal. Ils trouvent à réaliser des gains dans des conditions, où un agriculteur serait ruiné. Leur travail n'exige pas l'effort, nécessaire pour arracher au sol ses richesses. Les gains, même modérés, emportent toujours dans le commerce sur ceux de l'agriculture. Les pertes des marchands, provoquées par l'ignorance des conditions géographiques, ne sont jamais fortes. Il en est autrement des colonistes-agriculteurs. Même en Europe les colonistes subissent de fortes pertes avant d'adapter au climat et aux qualités du sol leurs méthodes importés. Tel était le cas des colonistes allemands en Pologne occidentale, malgré que le climat et le sol y diffèrent en apparence très peu des conditions de l'Allemagne de l'ouest. A plus forte raison les colonistes-agriculteurs dans les pays d'outre-mer payent-ils cher leur apprentissage. Ils s'en rendent compte: la population rurale se déplace à contre-coeur, non sans réticences. Pour faire fleurir une colonie, on ne peut y développer l'agriculture par les efforts des immigrés: ils faut y faire naître un commerce lucratif. 4) Du point de vue militaire il est mieux de développer les centres urbains, toujours à l'abri d'un coup de main, de riches reservoirs de forces humaines, — que de disperser les nouveaux-venus dans de campagnes presque toujours hostiles. La population rurale peut fournir des troupes pour une guérilla: la possession du pays n'est assurée que par l'occupation des villes.

L'auteur développe ces idées sur des exemples de l'histoire du moyen-âge. Les Danois firent de nombreuses conquêtes sur les côtes de la Baltique au XI et XII siècle. Elles restèrent éphémères, car les conquérants n'avaient pas de classe marchande: dans les pays scandinaves on ne trouvait que des paysans-commerçants. Or, dès que les Danois se retiraient, la population subjuguée se révoltait et chassait leurs garnisons. Ce furent les Allemands qui réussirent à coloniser les bords de la Baltique au XIII s. Après avoir construit leur première ville sur la Baltique, Lübeck, ils s'emparèrent des ports baltes et du commerce avec la Russie. En suite ils envoyèrent leurs colonies dans tous les pays scandinaves et slaves et prirent possession des côtes du sud et du nord de mer. D'après Rörig, le XIII et le XIX siècles étaient des époques de la domination allemande sur la Baltique: ce n'est que la construction de Gdynia au XX siècle qui interrompt ce développement continu.

L'auteur fait une distinction entre la colonisation militaire et marchande quant à leurs origines: en réalité la colonisation militaire cherche toujours un appui dans l'élément commercial. C'est le cas des deux états coloniaux, fondés au moyen-âge: le Royaume de Jérusalem et la Prusse des chevaliers teutoniques. Quant à la colonisation marchande, elle ne cherche en principe que des bénéfices, elle se contente de concessions territoriales très restraintes, même dispersées. Elle exige en revanche des privilèges judiciaires, pour faciliter aux immigrés l'éxécution de leur métier. La nécessité d'apprendre à fond une langue étrangère, une loi qui ne leur est pas familière, leur est epargnée par ces privilèges. Parfois — mais pas toujours, — les colonies des marchands étrangers interviennent dans les conflits intérieurs et arrivent même à s'emparer du territoire colonisé. C'est le cas de Venise, mais ce n'est pas la règle. Ni Pise, ni Amalfi, ni Florence, ni les Catalans n'eurent de colonies au sens propre du mot, malgré que ces villes et pays développaient une activité commerciale de grande envergure. Il est de même pour la colonisation allemande sur les côtes de la Baltique. Les Allemands ne tendaient pas en principe à faire des conquêtes: ils

ne faisaient que profiter au cours de l'histoire des occassions favorables qui ne manquaient pas de se présenter.

Il est important d'insister sur un point: si l'état concédait des privilèges aux nouvelles colonies de marchands, ce n'était pas en vertu de considérations générales sur le rôle bienfaisant du commerce. Les marchands offraient tout de suite un profit tangible: les revenus des douanes et des impôts. C'est ce qui faisait pencher la balance dans le conseil du prince. Par contre, la colonisation industrielle, ouvrière surtout, n'éxistait pour ainsi dire pas au moyen-âge. Les artisans suivaient les marchands, mais le cas des villes coloniales, centres d'industrie, est très rare: on ne peut citer que Tripoli avec ses soiries, détruites par les Mamelucks. Néanmoins la colonisation marchande apportait une solution au problèmes démographiques: l'industrie de la métropole trouvait un développement nouveau, les transports, le trafic lui-même absorbait un nombre considérable d'hommes, qui, sans ces debouchés, n'auraient cherché qu'à s'entre-tuer.

ZAGADNIENIE BAŁTYCKIEJ RÓWNOWAGI

LE PROBLÈME DE L'ÉQUILIBRE POLITIQUE DANS LA RÉGION BALTIQUE

Roman Piotrowicz

I.

Rok bieżący przekształcił polityczną mapę Europy, a przez to radykalnie zmienił ten stosunek sił międzynarodowych, którego podwaliny położono jeszcze na paryskiej konferencji pokojowej. Wielkie przemiany w Europie i w świecie musiały — wobec ścisłej współzależności spraw kontynentu tak małego jak Europa — wywołać żywy oddźwięk także i w zagadnieniach bałtyckich. Już w czerwcu min. Munters, otwierając obrady Bałtyckiej Ententy zaznaczał, że geografia polityczna Bałtyku była w ostatnich czasach przedmiotem wzmożonych zainteresowań międzynarodowych. Wypadki późniejsze, a więc polskie odwiedziny w stolicach krajów bałtyckich oraz brytyjskie i francuskie podróże na Bałtyk uzasadniły tym bardziej tę opinię.

Wzmożone zainteresowanie Bałtykiem wywołało uaktywnienie zarówno polityki państw nadbałtyckich, jak bałtyckich poczynań mocarstw z poza jego rejonu. Zainteresowanie to jest spowodowane ogólnym przegrupowaniem sił międzynarodowych w świecie. Przegrupowania te bowiem potęgują rywalizację wielkich mocarstw i mogą wywołać groźne następstwa również i dla rejonu nadbałtyckiego. Płynące stąd niebezpieczeństwa są równie aktualne dla całego obszaru między Bałtykiem, a morzami Czarnym, Egejskim i Adriatykiem, gdzie grupuje się największy w Europie zespół krajów, zwanych w nomenklaturze wersalskiej ,,państwami o ograniczonych interesach". Z tych to właśnie powodów jesteśmy obecnie świadkami faktu, że występujące w związku z przemianami nowe tendencje do skoordynowania wysiłków nad utrzymaniem pokoju w rejonie Bałtyku zarysowują się równie wyraźnie i na Bałkanach. I w jednym bowiem i w drugim wypadku chodzi o usunięcie głównych przeszkód, hamujących ściślejszą współpracę państw zgrupowanych w tych rejonach, i uniemożliwiających ich zbiorowe i jednolite przeciwdziałanie ewentualnym zbyt arbitralnym poczynaniom wielkich mocarstw.

Zespolenie interesów państw rejonu bałtyckiego, występujące coraz wyraźniej wobec nowych przesunięć w Europie oraz związek ich ze sprawami Zachodu jest wynikiem geograficznej jedności Bałtyku, geopolitycznych warunków jego połączeń ze światem a także ścisłej gospodarczej współzależności obszarów sąsiadujących ze sobą, a ekonomicznie wzajemnie się uzupełniających.

Dzieje ubiegłych wieków stwierdzają wymownie, że wszelkie osiągnięcia, utrwalające czyjąś hegemonię na Bałtyku, nie wychodziły na dobre Europie. Dlatego też w walce o uniemożliwienie takiej hegemonii łączyły się niejednokrotnie państwa Bałtyku ze sobą i z mocarstwami Zachodu, poszkodowanymi w danym momencie przez zamknięcie bałtyckich szlaków przed ich statkami. Holandia, Francja i W. Brytania umiały w przeszłości lojalnie współpracować z państwami nadbałtyckimi w ich zmaganiach o wyzwolenie z krępującej ich rozwój zależności od bałtyckich potentatów. Te same mocarstwa Zachodu, działając w myśl polityki zespołu bałtyckiego, zdobywały się na przeciwstawienie się zaborczym zamiarom mocarstw z ich grona, jak to np. miało miejsce w epoce neutralności zbrojnej, gdy zwalczano zbyt arbitralne bałtyckie poczynania W. Brytanii. We wszystkich bowiem okresach dziejów, równie zdecydowanie jak dzisiaj, wolność Bałtyku była źródłem najrozmaitszych obfitych korzyści zarówno dla narodów osiadłych nad tym morzem jak i dla całej Europy.

Nauka płynąca z dziejów Bałtyku wskazuje wyraźnie, że pierwsze pomyślne osiągnięcia na drodze do tworzenia czyjejś przewagi w jego rejonie zachęcały do dalszych wysiłków w tym kierunku. Dziejowe doświadczenia mówią również o ścisłej wzajemnej zależności spraw rejonu bałtyckiego. Zyskanie przez Prusy pomorskiego pobrzeża, przypadającego im na skutek udziału w rozbiorach Polski, oraz zajęcie przez nie tak ważnego ośrodka handlowego i wybitnej pozycji strategicznej na Bałtyku, jaką jest Gdańsk, natchnęło Fryderyka II projektami podziału Szwecji. Czynne współdziałanie prusko-moskiewskie w tłumieniu powstania styczniowego przygotowało aneksję Szlezwigu. Zdecydowane usadowienie się Prus u nasady półwyspu Jutlandii umożliwiło budowę Kanału Kilońskiego, tworzącego niewątpliwie najpoważniejszą podstawę geograficzną do rozbudowy marynarki Niemiec i do przyszłych niemieckich planów podboju świata.

Okres wojny światowej dał Niemcom przewagę na Bałtyku przez nikogo niekwestionowaną. W ciągu paru wojennych lat bałtycka przewaga Rzeszy osiągnęła swój punkt szczytowy. Flota niemiecka, skoncentrowana wprawdzie na Morzu Północnym, lecz tuż u wylotów Kanału Kilońskiego, mogła swobodnie kontrolować przestrzenie wód bałtyckich

i czuwać nad zachowaniem niepodzielnego władania na nich. Temu też w dużej mierze zawdzięczały Niemcy możność tak długiego wytrwania w wojennych zmaganiach. Jak to bowiem autorytatywnie stwierdza prof. Haushofer [1]), Niemcy mogły zdobywać niezbędne do prowadzenia wojny surowce, żywność i inne materiały wojenne tylko dzięki temu, że W. Brytania nie była w stanie przeprowadzić na Bałtyku blokady, dławiącej Niemcy. Wnioski zachodnio-europejskie wyciągnięte z tej wojennej przewagi Niemiec na Bałtyku są zgodne z tym poglądem i równie kategoryczne. Brunhes [2]) sądzi naprzykład, że pozostawanie Bałtyku poza obrębem władztwa Ententy o mało nie spowodowało jej klęski. Od momentu bowiem, gdy Bałtyk stał się niepodzielną domeną Niemiec, niemieckie szanse na zwycięstwo wzmogły się ogromnie.

Prawdopodobnie retrospektywne uświadomienie sobie tej tak niedawnej jeszcze wojennej rzeczywistości obudziło na Zachodzie świeże zainteresowanie się Bałtykiem. Nie można bowiem zaprzeczyć, że gwałtowny wzrost niemieckiej potęgi był jednym z głównych powodów, zmuszających Europę do poszukiwania nowych podstaw równowagi. Osiągnięcia Anschlussu zmusiły zarówno Zachód, jak i Wschód do rozważenia zrodzonego stąd nowego stosunku międzynarodowych sił. Konieczność tych rozważań stawała się coraz bardziej niezbędna, w miarę jak kruszył się paryski gmach, wznoszony w wielu ze swych kondygnacyj z wyraźnym celem przyszłego osłabienia Niemiec, a szczególnie ich potęgi na morzach.

Przedwojenne próby niemiecko-rosyjskie, zmierzające do zamknięcia wód Bałtyku przed flotami Zachodu, oraz samowładne gospodarzenie floty Niemiec na tych wodach w czasie wielkiej wojny, nasuwały Zachodowi potrzebę poszukiwania innych rozwiązań, bardziej dlań korzystnych. Konferencja paryska, kształtująca nowy ustrój Europy, wykorzystała oczywiście wyłaniające się możliwości, aby zapobiec powtórzeniu się takiego stanu rzeczy. Zgodność poglądów brytyjsko-francuskich na ogół dość rzadka na pokojowej konferencji a wyjątkowo pełna w tej właśnie dziedzinie, ogromnie ułatwiała spełnienie postawionych sobie zadań. Tak bowiem W. Brytanii jak i Francji chodziło o morskie osłabienie Niemiec, a także o równoczesne stworzenie legalnych możliwości dla ich przyszłych interwencyj w rejonie bałtyckim. Toteż statut Bałtyku otwierał w niejednym ze swych postanowień bardzo szerokie pole dla różnorodnych poczynań Zachodu, pomniejszając jedno-

---

[1]) ....dass die Unmöglichkeit für England seine Seegewalt und Wirtschaftsblockade auf die Ostsee auszudehnen ein Hauptgrund für die geopolitische Möglichkeit unseres langen Widerstandes im Weltkrieg war... (H a u s h o f e r K., Weltpolitik von heute. 1935).

[2]) B r u n h e s J. et V a l l a u x C., La géographie de l'histoire, Paris 1921.

cześnie uprawnienia powstałych nad nim państw, oraz podporządkowując Lidze Narodów szereg związanych z nim międzynarodowych instytucyj. Sprawne funkcjonowanie tego mechanizmu, zrodzonego z traktatów pokojowych i mającego ustalić zachodnią, a właściwie brytyjską przewagę na Bałtyku, było jednak uzależnione od stałego zachowania ukształtowanego w Wersalu stosunku wielkomocarstwowych sił.

Morskie klauzule traktatu wersalskiego zredukowały siły floty niemieckiej do stanu znikomego w porównaniu z flotą brytyjską, i zakazały Rzeszy posiadania łodzi podwodnych. W ten sposób miały one oddać w ręce brytyjskie najbardziej skuteczny instrument, umożliwiający utrzymanie władztwa „Union Jack", jeżeli nie na wszystkich morzach świata, to przynajmniej na morzach Europy. Zbrojeniowo-morskie ograniczenia miały również uniemożliwić powtórne zamknięcie wylotów bałtyckich, takie jakie miało miejsce w czasie wielkiej wojny, kiedy niezaprzeczona przewaga Niemiec zmusiła do tego Danię, słusznie obawiającą się możliwości naruszenia przez Niemcy jej suwerennych uprawnień na cieśninach.

Rozwiązanie sprawy Kanału Kilońskiego, będącego geograficzną ostoją niemieckich sił na obu sąsiadujących morzach, jest niemniej wymownym wyrazem zamiarów Ententy unicestwienia morskiej potęgi Niemiec. Gdyby bowiem nie sprzeciw Stanów Zjednoczonych, kanał ten uznano by za międzynarodowy. Usuwając go zaś spod niemieckiej kontroli, pozbawiono by Rzeszę możliwości niezależnego od nikogo przerzucania jej sił morskich z jednego morza na drugie. Prawnie, a właściwie i faktycznie dziś jeszcze obowiązujący statut kanału miał w części bodaj zadośćuczynić potrzebom morskiego bezpieczeństwa Zachodu. Postanowienia bowiem jego klauzul otwierają go dla powszechnego użytku i znoszą fortyfikacje, mogące zagrozić swobodnemu użytkowaniu połączeń Morza Północnego z Bałtykiem.

Równolegle do postanowień, pomniejszających niemieckie szanse na morzach świata, a w szczególności na Bałtyku i na Morzu Północnym, szereg innych postanowień tego samego systemu wersalskiego wyraźnie zmierzał do utworzenia bałtyckich baz dla ewentualnych działań na nim flot Zachodu. W takich bowiem obliczeniach należy szukać, jak sądzimy, głównych, jeżeli nie jedynych, przyczyn tak powikłanych i na ogół nikogo niezadawalniających rozwiązań szeregu bałtyckich zagadnień. Zmiany pierwotnego projektu załatwienia spraw Gdańska, powzięte na skutek ultymatywnego żądania W. Brytanii, mogą być najbardziej przekonywującą ilustracją politycznych nastawień, ożywiających wielkie mocarstwa. Neutralizacja i demilitaryzacja Wysp Alandzkich, oraz bardzo pogma-

twane rozstrzygnięcia sprawy Kłajpedy należą również do serii kwestii załatwionych w tym duchu.

Bogaci w doświadczenie z przebiegu licznych spraw na forum międzynarodowym, zrodzonym z tego systemu, możemy dziś sądzić, że już w zaraniu nowej ery w świecie przygotowywano legalne podstawy dla nieustannych skarg i rozniecano zarzewie coraz to nowych nieporozumień. Sądzono bowiem przypuszczalnie, że mogąca stąd wypłynąć potrzeba wezwania rozjemców godzących skłócone strony będzie powiększać z konieczności bałtyckie kompetencje i wpływy Zachodu. Geopolityczne warunki szeregu państw nadbałtyckich oraz wytyczne ich gospodarczego rozwoju, wzmagały także możliwości krzewienia się na Bałtyku wpływów mocarstw Zachodu i walnie przyczyniały się do wzajemnego powiązania ich interesów.

Początkowa bowiem nieprzychylność Zachodu dla niepodległościowych wysiłków małych państw Bałtyku szybko ustąpiła miejsca chęci całkowitego wykorzystania faktu ich powstania. Przyczyną pierwotnych nieprzyjaźni były obawy, że zredukowanie bałtyckiego stanu posiadania Rosji pozbawi Zachód możliwości przeciwstawienia niemieckim zamierzeniom na Bałtyku sił rosyjskich. W miarę uświadamiania sobie rzeczywistości, że równoczesne niebezpieczeństwo rosyjskie i niemieckie, groźne dla małych państw, zmusi je do poszukiwania pomocy płynącej właśnie z Zachodu, liczono się z rozszerzeniem zakresu planowanego wykorzystania tego stanu rzeczy dla wyłącznych potrzeb mocarstw Zachodu. Zaognia to oczywiście przede wszystkim rywalizację brytyjsko-sowiecką, i bez tego dostatecznie zaciętą we wszystkich międzynarodowych dziedzinach. Wojenne oszołomienie Niemiec pozwoliło bowiem Sowietom na podjęcie inicjatywy w bałtyckiej polityce i przeciwstawiło sowieckie poczynania brytyjskim zamierzeniom. Rywalizacja ta, utrudniająca stosunki polityczne lat powojennych, skomplikowała sytuację bałtyckich sąsiadów Z. S. S. R. i zmuszała je niejednokrotnie do trudnego wyboru pomiędzy Zachodem a Wschodem.

Rozwój gospodarstw narodowych całości państw Bałtyku zacieśniał więzy, łączące je z Zachodem w jeszcze wyższym stopniu niż polityczne potrzeby. Długoletnie ekonomiczne zaniedbania większości tych państw, ograniczoność ich zasobów surowcowych i gospodarczych, kształtowały ich gospodarstwa narodowe zbyt jednostronnie i rolniczo, oraz zmuszały je do poszukiwania rynków zbytu na uzupełniającym ich braki Zachodzie. Trudność wyżywienia ludności na podstawie własnej produkcji rolniczej odczuwana tak dotkliwie w szczególności przez W. Brytanię, predestynowało z natury rzeczy nadbałtyckie gospodarstwa rolnicze do uzupełniania brytyjskiej ekonomiki metropolitalnej. Wzrastające obroty to-

warowe siedmiu państw Bałtyku, a mianowicie Szwecji, Danii, Polski, Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii z W. Brytanią są najbardziej wymownym tego dowodem. W najbardziej bowiem kryzysowym pięcioleciu 1931/1935, obroty te sięgały przeciętnie trzech i pół miliarda złotych i obejmowały około 30% zbiorowej wymiany tych siedmiu państw.

Zachodnie nastawienie rozwojowych tendencyj w krajach rejonu bałtyckiego znajduje swój wyraz w stałym rozszerzaniu zasięgu ich gospodarczych interesów poza obręb bałtyckich cieśnin. Cztery mocarstwa, leżące na zachód od bałtyckich przepływów, najbardziej uprzemysłowione, jak Stany Zjednoczone, Francja, Holandia i Belgia wchłaniają rok rocznie około 20% łącznego handlu wymienionych państw Bałtyku. Równolegle ze wzrostem zachodnio-europejskiego udziału w handlu na Bałtyku zmniejsza się wydatnie udział w nim Niemiec. W roku 1929 wynosi on bowiem jeszcze około 27% tej wymiany, a w r. 1935 spada do 18%. Polityczne konieczności jednych, a gospodarcze potrzeby drugich spośród grupy siedmiu państw nadbałtyckich, kierują ich zainteresowania na Zachód i uzależniają ich wszechstronny rozwój od możliwości swobodnego i w żadnych okolicznościach niekrępowanego użytkowania bałtyckich szlaków, oraz ich wylotów na świat.

W świetle tak wyraźnie kształtującej się bałtyckiej rzeczywistości sprawą najbardziej żywotną i wspólną dla wszystkich osiadłych tu narodów jest niewątpliwie kwestia zapewnienia swobody bałtyckich komunikacyj ze światem. Maksimum bowiem poczucia pewności w tej dziedzinie umożliwi im dalszy rozwój życia państwowego, a w wielu wypadkach może im także zapewnić względnie najdogodniejsze warunki obrony niepodległości. Dlatego też wysiłki, zmierzające do skonsolidowania polityki rejonu bałtyckiego, winny uczynić z tego właśnie swą główną i wspólną bazę dalszej rozbudowy tej konsolidacji.

II.

Zależność interesów państwowych od międzynarodowej sytuacji na Bałtyku oraz stopień wyłączności szlaków bałtyckich jako połączeń ze światem jest rozmaity u dziewięciu osiadłych nad nim państw. Spośród nich jedynie tylko Polska i trzy kraje wschodniego Bałtyku zawdzięczają wyłącznie jego szlakom swe możliwości niekontrolowanych i bezpośrędnich komunikacyj ze wszystkimi państwami globu. Znikoma długość pobrzeża Finlandii na Oceanie Lodowatym, a przede wszystkim jego ekscentryczne położenie w stosunku do ośrodków jej życia, nakazują i ją również zaliczyć do tej grupy. Ponieważ całość gospodarczego życia Szwecji i Danii koncentruje się raczej na pobrzeżach Bałtyku, tu bowiem

leżą najważniejsze porty obu tych państw, oraz główne centra ich ekonomicznych dyspozycyj, należy stwierdzić, że i dla tych państw Bałtyk jest głównym i podstawowym terenem ich działalności. Zupełnie inna jest pod tym względem nadbałtycka sytuacja Niemiec i Z. S. S. R.

Już powersalskie zjednoczenie Niemiec przechyliło oś rozwoju Rzeszy na zachód, ku otwartym drogom na morzach i oceanach. Rozbudowa przyszłości niemieckiej na oceanicznych szlakach, być może zbyt reklamowo podjęta przez Wilhelma II, nie była tylko wytworem jego fantazji, lecz wynikała z natury geograficznych warunków państwa niemieckiego. Tędy bowiem można było kierować jego ekspansję z ośrodków największego napięcia ludzkiej twórczości i wzdłuż najodpowiedniejszych dla tego linii komunikacyjnych. ,,Drang nach Osten" był wyrazem buty pruskiego militaryzmu i rolniczo-obszarniczego światopoglądu junkrów, poszukujących terenów, poddanych i żołnierzy. Kierując tę ekspansję na boczne, gospodarczo i komunikacyjnie nieuzasadnione linie, paczył on naturalne kierunki rozwoju zjednoczonych i uprzemysławiających się Niemiec. Na drogi bowiem ekspansji ku morzom, koloniom i niezagospodarowanym krajom egzotycznym wzywał duch średniowiecznych miast niemieckiego zachodu, budujących dobrobyt swych obywateli na intensywnym uprzemysłowieniu kraju i korzystnym zbywaniu u obcych produktów ich wzmożonej i zorganizowanej pracy.

Całkowite zjednoczenie narodu niemieckiego, dokonywane już w naszych oczach, uwypukli tym bardziej morską rozwojową oś Rzeszy. Rzut oka na mapę Niemiec pozwoli stwierdzić, że największe zagęszczenie ludności niemieckiej oraz najsilniejsze skoncentrowanie przemysłu niemieckiego wytyczają wyraźnie komunikacyjne linie Łaby, Wezery i Renu. Szlaki natomiast tych rzek wiodą ku niekończącym się i otwartym dla najbujniejszej ekspansji drogom na oceanach, rozpoczynającym swój bieg bądź w największych portach Niemiec, jak Hamburg, Brema i Emden, bądź w zawsze otwartym holenderskim porcie Rotterdamu. Linia Dunaju, którego najbardziej zaludniony i zagospodarowany górny bieg z chwilą Anschlussu znalazł się w całości w granicach Rzeszy, ma dzięki połączeniom z rzecznym systemem Łaby i Renu — swe niemieckie ujście raczej w portach Morza Północnego, niż w swym istotnym ujściu na południowym wschodzie Europy. Dla osiągnięcia bowiem i całkowitego wykorzystania tego ujścia, należy przebiec poprzez terytoria czterech obcych państw i przezwyciężyć kontrolowane przez obcych przeszkody u cieśnin Morza Czarnego i u śródziemnomorskich przepływów.

Realizacja połączeń rzecznych systemów Renu, Dunaju i Łaby, podjęta natychmiast po Anschlussie, wskazuje, jak się zdaje, na uświadomienie sobie wartości czynników geograficznych w wyborze kierunków

niemieckiej ekspansji. Przyśpieszenie prac nad realizacją tych połączeń staje się tym konieczniejsze, że otwierając w portach północy nowe wyloty dla austriackich krajów Rzeszy, wyposażają one równocześnie szerszą niemiecką inicjatywę na olbrzymiej połaci południowego-wschodu Europy w techniczne środki działania. Polityczna niezależność położonych tu krajów będzie oczywiście krępowała wybujałość niemieckich poczynań, jednak rolnicze i surowcowe zasoby tych państw oraz ich przemysłowe potrzeby rokują dodatnie wyniki ich pokojowej współpracy z Niemcami.

Jeżeli linie komunikacyjne Niemiec, biegnące przez najbardziej zaludnione i uprzemysłowione obszary skierowują ich ekspansję bądź ku Morzu Północnemu, bądź ku wylotom Dunaju i na południe, to charakter gospodarczego rozwoju Rzeszy zmusza ją raczej do poszukiwania rynków zbytu, niż nowych ziem kolonizacyjnych. Kraje Austrii, zwiększając surowcowe zasoby Rzeszy, przyczynią się niewątpliwie do intensywniejszego rozwoju jej przemysłu, a w szczególności przemysłu eksportowego. Jak to bowiem wynika z ostatniego oświadczenia niemieckiego ministra gospodarki, już dziś zajmuje Rzesza drugie miejsce po Stanach Zjednoczonych co do wielkości produkcji przemysłowej i trzecie po Stanach Zj. i W. Brytanii, co do rozmiarów eksportu. Wysoki stopień wewnętrznego nasycenia konsumcyjnego, tak charakterystyczny dla krajów uprzemysłowionych i równomiernie zagospodarowanych, będzie wzmagał z roku na rok potrzeby lokaty własnych wyrobów na obcych rynkach konsumcyjnych.

Rynki zbytu natomiast o pojemności potrzebnej dla Rzeszy może ona znaleźć jedynie w koloniach i krajach egzotycznych, dysponujących bogatymi zasobami naturalnymi i licznym zaludnieniem, lecz nie mogących rozwinąć własnego przemysłu wytwórczego z powodów, związanych z klimatem ich kraju lub z przyrodzonymi właściwościami ich ludności. Takimi rynkami, wchłaniającymi bez zastrzeżeń różnorodną wytwórczość niemiecką, nie mogą oczywiście zostać kraje rejonu bałtyckiego, usiłujące rozwijać przemysł własny. Korzystają one bowiem z każdej tony surowców, którymi mogą dysponować, i z odpowiednich uzdolnień własnej ludności, wykazującej przy tym wysoki stopień zagęszczenia. Jeżeli bowiem nie ulega wątpliwości, że wyroby niemieckie mogą docierać w granice tych państw i docierać prawdopodobnie będą coraz szerzej w miarę ich rozwoju, to zmuszone do ustępowania miejsca własnym produktom tych krajów, nie będą dysponowały tą samą swobodą podaży co na rynkach kolonii i krajów egzotycznych, otwartych dla pełnej eksploatacji. Ponadto z kolonii czerpać będzie można pełną dłonią surowce potrzebne Rzeszy.

Jest rzeczą niewątpliwą, że na drodze Niemiec ku szlakom oceanów piętrzą się przed nimi najrozmaitsze przeszkody. Trudno jest również zaprzeczyć faktowi, że klęska wojenna przecięła wspaniały przedwojenny rozmach Niemiec na tej drodze. W tych jednak rozważaniach możliwości niemieckiego powrotu ku przerwanym wojną kierunkom ekspansji, nie można pominąć olbrzymiego przewrotu, dokonanego w ciągu lat powojennych w całej kolonialnej lub quasi-kolonialnej dziedzinie. W okresie bowiem przedwojennym niemieckie osiągnięcia godziły wyłącznie w potęgę anglo-saską, niepodzielnie i pewnie panującą na całym terenie pozaeuropejskim. Żadna z potęg azjatyckich, jak również żadne ze społeczeństw kolonialnych, nie mogło jeszcze nawet myśleć o możliwościach stawiania czoła wszechpotężnej białej rasie. Czynny udział ras kolorowych w krwawym wojennym zatargu narodów panującej białej rasy, oraz długoletnia praca agitatorów komunistycznych, powszechnie podminowały teren kolonialny i egzotyczny. Ochrona jego przed wszystko dezorganizującą anarchią wymaga jak najściślejszego zespolenia całości sił Europy. Środki, jakimi dysponują kolonialni posiadacze są całkowicie niedostateczne, ponieważ z biegiem czasu powoli zatracają one swój dawny dynamizm. Stąd też dla całkowitego ekonomicznego rozwoju świata kolonialnego i podporządkowanego jeszcze Europie świata egzotycznego, zagospodarowanych jako tako tylko w znikomej swej części, konieczne jest przezwyciężenie rozmaitych politycznych przeszkód, uniemożliwiających Rzeszy szeroki w tym udział. Przezwyciężenie tych przeszkód w bardzo dużej mierze zależnych tylko od ludzkiej woli, otworzy przed Niemcami szerokie światowe perspektywy i uchroni je przed zaangażowaniem się w ślepą ulicę rywalizacji z młodzieńczym dynamizmem odrodzonych państw bałtyckiego rejonu.

W sowieckiej polityce międzynarodowej z nieco innych wprawdzie przyczyn, Bałtyk ustępuje na drugi plan aktywnych zainteresowań. Jeżeli bowiem bałtyckie szlaki tworzą naturalne komunikacyjne przedłużenia dużej połaci Sowietów, to jednak ich całkowita prawie samowystarczalność oraz olbrzymie konsumcyjne możliwości własnego kraju, pozostającego do dziś, mimo olbrzymiego w tej dziedzinie wysiłku, w stanie minimalnego, kolonialnego prawie nasycenia, redukują ogromnie, w porównywaniu do Niemiec, potrzeby ich gospodarczej ekspansji na zewnątrz. Jeżeli mimo to, sowieckie poszukiwania drogi ku wolnym morzom nie tracą nic ze swej ostrości, powodują to motywy raczej polityczne, którym Bałtyk zadośćuczynić nie zdoła.

Pomijając bowiem fakt, że otwarte tu przez carów ,,okno na Europę" przybrało dziś wymiary raczej okienka, łatwo zamykalnego od strony

strzegących go baz dwu najbliższych sąsiadów, może go ponadto przymknąć żaluzja floty niemieckiej, coraz potężniej rozbudowującej się u bałtyckich wylotów, a już całkowicie może zaryglować wrogie ustosunkowanie się W. Brytanii, rywalizującej z Sowietami na wszystkich prawie polach ich światowej polityki.

Szereg rozmaitych przeszkód, piętrzących się na bałtyckiej drodze Sowietów, oraz wybitnie polityczne tendencje ich poszukiwań wolnych szlaków na morzach, skierowały uwagę Sowietów ku Oceanowi Lodowatemu, gdzie klimatyczne warunki niezamarzającego pobrzeża umożliwiają względnie bezpieczne otwarcie takich szlaków. Gigantyczny wysiłek, włożony w realizację ,,wielkiego północnego szlaku", nie jest bluffem obliczonym tylko na reklamę. Realne bowiem osiągnięcia w tej dziedzinie stworzą możliwości bezpiecznych i najkrótszych połączeń wschodnich i zachodnich krańców sowieckiego imperium, jednakowo mogących służyć za wypadowe bazy dla ich wielkoświatowej ekspansji. Budowa bałtycko-białomorskiego kanału wskazuje, jak można sądzić, na defensywną rolę, wyznaczaną Bałtykowi przez Sowiety. Tak samo bowiem jak i dla Niemiec ma on spełniać zadania wyłącznie odwracające uwagę od daleko szerszych planów sowieckiej polityki światowej. Północne pobrzeża, otwierające sowieckie drogi na wolne przestrzenie oceanów, są bardzo bogate w surowce, co umożliwi ich gospodarczy rozwój i zmniejszy deficytowość długich dojazdów do nich. Nadzwyczajnie szybkie zaludnianie się całego pobrzeża Murmanu świadczy jasno o istotnej możliwości osiągnięć w tej dziedzinie.

Drugoplanowość zadań, stawianych Bałtykowi przez światową politykę Niemiec i Sowietów nie jest bynajmniej równoznaczna ze znikomością jego roli w tej polityce. O ile bowiem przestrzenie jego wód nie stanowią czołowych forpocztów w niemieckim, bądź sowieckim ataku na dotychczasowy ustrój świata, zasłaniają one najważniejsze ośrodki tego ataku. Stąd też wynika nieuniknione i stanowcze pragnienie obu mocarstw, aby zabezpieczyć swe poczynanie właśnie z bałtyckiej strony. Stąd również i ich nieustanne dążenie do opanowania tych wód w ten lub inny sposób. Podporządkowanie ich bowiem nie tylko zapewni większe bezpieczeństwo międzynarodowym wystąpieniom tych obu mocarstw, lecz zarazem może powiększyć atuty w płynących stąd rozgrywkach z przeciwnikami.

Wzajemne stosunki niemiecko-sowieckie w bałtyckiej polityce przechodziły najrozmaitsze koleje. Wojenne unicestwienie niemieckiej potęgi uaktywniło bałtycką działalność Sowietów. Sądzono prawdopodobnie w Moskwie, że jeśli sowieckie wysiłki doprowadzą do pozbycia się W. Brytanii z Bałtyku, Rzesza, skrępowana traktatami, sama będzie

musiała ulec sowieckiej przewadze. Powodując się takimi właśnie ideami, Sowiety wprowadzają do traktatów z Finlandią i Estonią specjalne klauzule, mające na celu zamknięcie Bałtyku przed obcymi okrętami. Sowieckie złudzenia co do możliwości zrealizowania takich zamiarów trwają dość długo, czego dowodem jest fakt lansowania tych idei na kolejnych konferencjach międzynarodowych.

Trudna do zwalczania przewaga W. Brytanii, a ponadto i przede wszystkim kompletna izolacja w polityce światowej, zarówno Niemiec, jak i Sowietów, powoduje z konieczności uzgodnienie ich polityki po uroczystym zbrataniu się w Rapallo. Jednak niemiecko-sowiecka polityka Rapalla, zamierzająca zamienić Bałtyk w ich polityczne kondominium, dysponowała raczej wielkimi apetytami niż realnymi środkami działania. Zupełnie uzasadnione obawy obu sojuszników, wzajemnie podejrzewających się o chęć rozszerzania wyłącznie własnych wpływów na Bałtyku, ratowały rejon bałtycki przed możliwościami przetworzenia się ich hegemonii potencjalnej w kinetyczną. Toteż rozbudowa niemieckiego stanu posiadania na morzach, oraz fortyfikacja Kanału Kilońskiego, będącego kręgosłupem morskiej potęgi Niemiec, dała realne podstawy do obaw o dostanie się bałtyckiej odskoczni w wyłącznie niemieckie ręce, i co za tym idzie oziębiła gorącą przyjaźń oraz zmusiła do poszukiwania innych i bardziej odpowiednich sojuszników.

Niemiecko-sowieckie antagonizmy, przedstawiane w stosunkach międzynarodowych jako spory ideologiczne, mają więc także znacznie głębsze podłoże polityczne. Natomiast nie były one, jak sądzimy, wywołane niemieckimi pożądaniami olbrzymich bogactw Ukrainy czy Kaukazu. Geografia bowiem i bariera państw, zdecydowanych na obronę swej całkowitej niezależności, stawiają nieprzezwyciężone przeszkody możliwościom podporządkowania ich niemieckiej władzy państwowej. Antagonizmy niemiecko-sowieckie wypływają jedynie ze wspólnych chęci opanowania rejonów, gwarantujących obu mocarstwom bezpieczeństwo ich śmiałych poczynań na szerokiej arenie światowej. Jest to prawdziwe i istotne zarówno na wodach bałtyckich, jak i na czarnomorskich. I na tych ostatnich bowiem niemiecki oskrzydlający marsz, podjęty ku czarnomorskim wylotom Dunaju jednocześnie z Anschlussem, może zagrozić wkrótce odwiecznemu rosyjskiemu parciu ku cieśninom.

Nowopowstające państwa rejonu bałtyckiego odczuły specjalnie dotkliwie bezustannie trwające niebezpieczeństwo zaktualizowania się niemieckiego lub sowieckiego zagrożenia stanowi spraw na Bałtyku, kiedy w zaraniu swych niepodległościowych wysiłków zmuszone były do równoczesnej walki z moskiewskim najeźdźcą i oddziałami wojsk niemieckich. Wypadki te już bardzo wcześnie zmusiły te państwa

do zrozumienia konieczności zespolenia ich wysiłków, umożliwiającego przeciwstawienie się zbyt zaborczej ekspansji rosyjskiej lub niemieckiej. Już więc w samym początku zmagań niepodległościowych rodzi się w środowisku estońskim projekt Unii Bałtyckiej, mającej zgrupować wszystkie państwa rejonu bałtyckiego, prócz Niemiec i Rosji.

Główny cel tak projektowanej Unii Bałtyckiej — obrona wolności krajów Bałtyku — miał być osiągnięty dzięki rozwojowi szerokiej i bardzo wszechstronnej jej działalności. Otwierając w 1920 r. pierwszą konferencję przyszłej Unii, grupującej na razie przedstawicieli tylko czterech państw, a więc Polski, Finlandii, Łotwy i Estonii, premier Ulmanis rozwinął obszerny program koniecznych prac, mających obejmować wszystkie dziedziny prawnego, politycznego i społecznego życia tych nadbałtyckich krajów. Obrady i decyzje Unii miały obejmować zagadnienia, ,,dotyczące całości form naszej egzystencji, naprawy naszych finansów, przemysłu i handlu, ulepszania naszych dróg komunikacyjnych oraz zacieśniania stosunków pomiędzy naszymi państwami, i projektów ich wspólnej militarnej obrony, jak również rozwoju naszej kultury literackiej, naukowej i artystycznej, tych podstawowych warunków każdego postępu i potęgi".

Tak szeroko pomyślanym i śmiałym planom nie odpowiadały niestety życiowe warunki ich realizacji. Zrezygnowano więc przede wszystkim z zamiaru wciągnięcia do Unii grupy państw skandynawskich, trwających w uporze praktykowania polityki kompletnej izolacji od spraw kontynentu. Z rezygnacją zwężano następnie rzeczowy zakres jej zainteresowań i kompetencyj. W ten sposób wspaniały plan Unii o szerokich geograficznych i kompetencyjnych podstawach rozwiał się w konferencjach. Schodząc z pola bezpośrednich zainteresowań nie został jednak złożony do aktów ostatecznie pogrzebanych. Sądzić raczej należy, że zmienione warunki mogą go w tej lub innej formie ponownie zaktualizować.

Wysiłki tych konferencyj oraz konkretne ich osiągnięcia nie pozostały — jak to już dziś widać — bez śladu. Prócz bowiem wypływających z tych obrad naturalnych tendencyj do możliwego uzgodniania politycznych poczynań narodów, biorących w nich udział, lub sympatyzujących z ich założeniami, z tych samych idei zrodziła się później Ententa Bałtycka. Wprawdzie zasięg geograficzny oraz skala jej rzeczowych kompetencyj są dalekie od projektowanego pierwowzoru, tym niemniej jednak zrealizowanie jej jest już pewnym postępem na drodze do organizacyjnego zespolenia całego nadbałtyckiego rejonu.

Obejmując tylko trzy najmniejsze państwa Bałtyku, Ententa Bałtycka jest oczywiście porozumieniem o znaczeniu bardzo lokalnym.

Mogąc zadośćuczynić ściśle regionalnym potrzebom tych państw zmuszona jest ona do poszukiwania geograficznie obszerniejszego, a politycznie pełniejszego oparcia dla zrealizowania interesów w szerszej skali międzynarodowej. Wobec stopniowego zanikania wpływów Ligi Narodów i wyraźnego nawrotu do polityki aliansów, potrzeby te stają się coraz bardziej aktualne. Znikome lub żadne rezultaty prób, podejmowanych przez te państwa w celu ściślejszego związania ich gospodarstw narodowych, muszą kierować także ich politykę na taką drogę. Ograniczoność bowiem ich środków gospodarczych, jednolicie rolniczy charakter terytoriów, powodujący podobieństwa podstawowych produkcyj, oraz równoległe dążenia do uprzemysłowienia kraju, raczej przeciwstawiały gospodarcze wysiłki tych państw na obcych i własnych rynkach, niżli wzajemnie uzupełniały braki ich gospodarstw.

Jeżeli rozmaite przyczyny hamowały pełniejsze zespolenie nawet tak szczupłego grona państw, jakim jest Ententa Bałtycka, to jeszcze w wyższym stopniu utrudniały one zrealizowanie ogólniejszego bałtyckiego zjednoczenia. Długie bowiem lata dziejów powojennych spiętrzyły na tej drodze przeszkody polityczne lub gospodarcze ściśle związane z Bałtykiem, bądź także o szerszej międzynarodowej skali. Wzajemny stosunek Niemiec, Sowietów i W. Brytanii, hamujący wybujałość sowieckiej i niemieckiej inicjatywy, złudzenie zbiorowego bezpieczeństwa stwarzane przez Ligę Narodów, powodowane tym izolacyjne tendencje jednych państw, a wzmożone lokalne antagonizmy drugich, stworzyły bogatą kolekcję przeszkód, długo rozproszkujących siły państw nadbałtyckich i uniemożliwiających utworzenie ich regionalnego zespolenia.

Przygniatająca przewaga bandery ,,Union Jack", niezaprzeczone bezpieczeństwo całości granic brytyjskiego imperium, oraz istotnie pokojowy wysiłek jego rządów zmuszają do wiary, że W. Brytania wystąpi również i na Bałtyku w obronie jego ewentualnie zagrożonego statutu, przynoszącego jej gospodarstwu coraz większe korzyści. Przypuszczenia takie osłabiają wysiłki państw bałtyckich w pracy nad zjednoczeniem, a tym bardziej jeszcze przyczynia się do tego ufność w realne osiągnięcia w dziedzinie zbiorowego bezpieczeństwa, tak energicznie forsowanego przez Ligę Narodów. Idea Unii Bałtyckiej, zrodzona w gronie państw zmuszonych do czekania na przyjęcie do Ligi Narodów i podjęta w celu utworzenia organizmu, mającego gwarantować terytorialną nietykalność i polityczną niezależność swych członków, musiała zatracać swój powab w miarę ich zadamawiania się w ligowym zespole, stawiającym sobie dokładnie te same cele. Związek tych faktów można zaobserwować obecnie, kiedy upadek Ligi Narodów ponownie odrodził zespołowe skłonności nad Bałtykiem.

W takiej atmosferze międzynarodowej utrwalały się skandynawskie przekonania o słuszności polityki, unikającej wszelkich ściślejszych powiązań spraw regionalnych ze sprawami kontynentu. Tak bowiem pomyślana rygorystyczna polityka izolacji, niemniej ortodoksyjna niż analogiczne swego czasu (przed zaistnieniem lotnictwa) wyspiarskie nastawienie W. Brytanii, miała zapewnić Skandynawii rzekome najistotniejsze gwarancje nietykalności i uchronić ją przed sprzeniewierzeniem się zbiorowym ligowym ideałom. Świadomość własnego bezpieczeństwa czerpana z tychże międzynarodowych nastrojów podsyca pieniackie nastawienie, nie dopuszczające przez tyle lat do pojednania w południowej polsko-litewskiej grupie bałtyckiej. Te same powody przyczyniały się do rozluźnienia zadzierzgniętych już więzów współpracy także we wschodniej grupie bałtyckiej. Z tychże przyczyn Polska wstrzymywała się od czynniejszej polityki bałtyckiego regionalizmu.

Lata ostatnie radykalnie zmieniły całość międzynarodowych stosunków, tak długo niedopuszczających do bałtyckiej konsolidacji. Dziś jesteśmy świadkami wzmożonej działalności nad Bałtykiem, podejmowanej tak przez państwa rejonu bałtyckiego, jak i przez mocarstwa spoza jego obrębu. Nie można bowiem zaprzeczyć, że geopolityczne warunki Bałtyku zmuszają nabrzeżne państwa do specjalnie zaostrzonej czujności w stosunku do wszelkich przemian, dokonywujących się we wzajemnym układzie sił wielkich mocarstw Europy. Prawdziwy przewrót dokonany ostatnio w tej dziedzinie odrodził poniechane już wysiłki, dążące do bardziej zwartego zorganizowania całego bałtyckiego rejonu.

Różnorodne kłopoty W. Brytanii, będącej dotychczas domniemaną strażniczką ustalonego porządku na morzach, należy zaliczyć do głównych powodów wszczętego przegrupowania światowych sił międzynarodowych. W. Brytania bowiem ufna w potencjalne walory swej ,,Fleet in being", zaniedbała należytego przygotowania jej do działań. W tych warunkach równoczesne zagrożenie jej na Pacyfiku, Oceanie Indyjskim, Morzu Śródziemnym, a nawet i na własnych wodach Morza Północnego, spowodowało osłabienie efektywności tej floty na wszystkich odcinkach naraz i wyzwoliło najrozmaitsze wrogie dla niej siły, dotychczas zatrzymywane wiarą w jej potęgę.

Ujawniony w związku z tym i wzmożony dynanizm Niemiec znalazł swój wyraz przede wszystkim w radykalnej zmianie faktycznego stanu zbrojeń na Bałtyku. Fortyfikacja Kanału Kilońskiego wpłynęła decydująco na zmianę strategicznych warunków niemieckich sił morskich. Obawy Sowietów co do ponownego wyeliminowania ich z bałtyckich przestrzeni, zaogniły antagonizmy sowiecko-niemieckie. Natomiast wciąż przybierająca na sile groźba wojny uwypukliła drażliwość sytuacji sze-

regu bałtyckich rejonów, które, jak np. zdemilitaryzowane Wyspy Alandzkie, mogłyby paść pierwszą ofiarą zbrojnych poczynań na Bałtyku. Ponieważ olbrzymie walory strategiczne tych wysp dla całego Bałtyku mogłyby zostać przy tym wykorzystane z ogromną szkodą dla całości pokojowo-usposobionych państw, z zupełnie więc zrozumiałych względów zostały one zmuszone do zajęcia określonego stanowiska w tej konkretnej sprawie.

Wzmożenie międzynarodowych dysonansów unicestwiło efektowność zbiorowego bezpieczeństwa, którego gwarantką usiłowała zostać Liga Narodów. Konieczność zastąpienia czymkolwiek rozpadającej się organizacji spowodowała u wielkich mocarstw wyraźny nawrót do przedwojennej polityki aliansów. Wznowienie tego rodzaju praktyk wielkich mocarstw nie pozwala także mniejszym państwom na dalsze rozproszkowywanie ich sił.

Bałtyckie echa przemian światowych znalazły rzeczowe oświetlenie w ryskiej korespondencji „Temps'a" (13. VI. 38), podkreślającej, iż „prasa bałtycka stwierdza melancholijnie, że ani Liga Narodów, ani zasada kolektywnego bezpieczeństwa nie należą już do czynników międzynarodowego życia, efektywnie gwarantujących bezpieczeństwo małych państw. Wobec tego te ostatnie zmuszone są do poszukiwania nowych dróg, mogących im zabezpieczyć realną pomoc w przewidywanym, a zagrażającym ich niepodległemu istnieniu niebezpieczeństwie". Ta sama korespondencja ujawnia naglącą potrzebę znalezienia nowych dróg, zabezpieczających żywotne interesy tych państw, mówi ona bowiem, że „opinia bałtycka jest jednomyślna w stwierdzeniu, że kryzys Ligi Narodów postawił te kraje wobec poważnych problematów, oraz że ich żywotne interesy, jak również skomplikowana sytuacja międzynarodowa domagają się od ich rządów szybkiego i skutecznego rozwiązania tych problematów, szczególnie obecnie, kiedy to wobec bezsilności kolektywnego bezpieczeństwa cała Europa nawraca do systemu dwustronnych porozumień".

Szerzące się uświadomienie niebezpieczeństw grożących bałtyckiemu rejonowi obniża przeszkody piętrzące się dotychczas na drodze do konsolidacji. Można nawet twierdzić, że zaczyna się już kruszyć przeszkoda skandynawska, najbardziej oporna w tej dziedzinie. Sowieckie poszukiwania swobodnych wylotów na morzach północy, oraz niemieckie dążenia do zabezpieczenia północnych połączeń ze szlakami oceanów, wskazały Skandynawii, że jej izolacja od spraw kontynentu nie jest równoznaczna z gwarancją jej nietykalności. Stopniowo rozpowszechnia się zrozumienie, że potężnym lotniczym i morskim siłom Sowietów i Niemiec trzeba będzie ewentualnie przeciwstawić bardziej konkretne

argumenty. Zrozumienie to przemawia coraz kategoryczniej za koniecznością ściślejszej współpracy bałtyckiej. Ostateczne ukształtowanie obecnie regulowanych stosunków litewsko-polskich winno się walnie przyczynić do osiągnięcia tego celu.

Zdecydowany nawrót wielkich mocarstw do polityki aliansów wywołał wśród mniejszych państw powszechne, odruchowe niejako tendencje do usuwania przedmiotów ich dotychczasowych sporów. Toteż obecnie obserwowane poczynania nad Bałtykiem nie są zjawiskiem oderwanym, lecz zupełnie naturalnym i występującym równie wyraźnie nad Dunajem, jak i na Bałkanach. Wyraźnie obronny charakter zamierzeń konsolidacyjnych znajduje wyraz w skrupulatnym unikaniu wszystkiego, co mogłoby wywołać podejrzenie możliwości skierowania ich przeciwko jakiemukolwiek mocarstwu.

Duża rozpiętość indywidualnych interesów, których obrony domagać się mogą państwa Bałtyku od skonsolidowanej polityki bałtyckiego rejonu, nie uchroni jej niewątpliwie od bardzo jeszcze poważnych rozdźwięków w tej dziedzinie. Założenia jednak tej polityki dysponują wspólną dla nich wszystkich i dla wszystkich jednako żywotną bazą, którą jest sprawa swobody stałego i w żadnych okolicznościach nieskrępowanego użytkowania szlaków i wylotów Bałtyku. Dlatego też, jak sądzimy, nie pomylił się ,,Times" (2. VIII. 38.) przypuszczając, że w ostatnich podróżach ministra Becka poza omawianym faktem niezależności Polski i Skandynawii od istniejących bloków politycznych, ,,problem wolności Bałtyku także w okresie wojennym był prawdopodobnie głównym przedmiotem dyskusyj".

Niepodległość państwa i możliwości jego wszechstronnego rozwoju w dużej mierze jest zależna od swobody użytkowania dróg łączących go ze światem. Zdobycze techniki, domagającej się coraz to innych surowców, postęp życia społecznego, rozszerzający spożycie wyprodukowanych z nich towarów, oraz różnorodność naturalnych warunków w poszczególnych krajach potęgują ich międzynarodową współzależność i coraz bardziej uwypuklają tę ogromnie już starą prawdę. Dla plastycznego stwierdzenia tego, wystarczy tylko uzmysłowić sobie fakt, że przemysłowe kraje Europy i Północnej Ameryki, produkujące przeciętnie 90% fabrycznych wyrobów świata, zdobywają na własnych terytoriach nawet niecałą połowę wyprodukowanej na świecie żywności, oraz zaledwie około 40% technicznych jego kultur.

Jeżeli cyfra około 30 milionów ton ładunków towarowych rocznie przepływających wylotami Bałtyku, wykazuje miarę gospodarczych i komunikacyjnych zależności państw nadbałtyckich od ich stosunków z krajami spoza jego obrębu, to stwierdza ona również, że ten ruch na bałtyckich

przepływach przewyższał podobny ruch na kanale Suezu. Korzystając z publikowanych przez Ligę Narodów statystyk, oraz uwzględniając wahania kursowe walut narodowych, będziemy mogli stwierdzić, że przeciętne roczne towarowe obroty zagraniczne siedmiu państw Bałtyku: Szwecji, Danii, Polski, Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii wynosiły w najbardziej nawet chudym kryzysowym pięcioleciu ponad 12 miliardów złotych. Załączone zestawienie mówi nam ponadto, że kwoty te osiągnęły w 1937 r. prawie 15 miliardów, przeciętnie natomiast z 1929/1930 dochodziły nawet do 26 miliardów.

Zbiorowe zagraniczne obroty siedmiu państw Bałtyku w milionach złotych.

1929—1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
25.870,—	17.890,—	11.100,—	10.450,—	10,540,—	10.800,—	12,340,—	14.920,—

Ogromna rozpiętość skali zagospodarowania poszczególnych bałtyckich krajów wykazuje bardzo znaczne dysproporcje ich udziałów w zbiorowych sumach bałtyckiego obrotu zagranicznego (p. tabela poniżej). Udział w tym handlu państw gospodarczo bardziej zacofanych jest jednak stosunkowo do ich zaludnienia, mniejszy, co wskazuje właśnie na większe ich potrzeby, mogące przyspieszyć ich wydźwignięcie się do należytego kulturalnego poziomu.

Zbiorowy handel i ludność nadbałtyckich państw w 1935 roku.

Państwo	Udział w zbiorowym handlu zagranicznym %	Udział w zbiorowym zaludnieniu %
Polska	16,6%	63,9%
Szwecja	35,2%	11,8%
Dania	27,8%	7,0%
Finlandia	12,9%	6,7%
Litwa	2,3%	4,7%
Łotwa	3,2%	3,7%
Estonia	2,0%	2,2%
Razem	100,0%	100,0%

O ile dwa powyższe zestawienia dostatecznie, jak sądzimy, ilustrują wzrastającą konieczność gospodarczej ekspansji państw nadbałtyckich, dwa zestawienia następne stwierdzają wymownie, że kierunki tej ekspansji z każdym rokiem potęgują udział w niej państw spoza bałtyckiego rejonu. Jak widać bowiem z umieszczonych tu danych, ewolucja gospodarczych stosunków na Bałtyku rozpoczęta równocześnie z kryzysem wykazuje dwie wyraźnie zaznaczające się tendencje: do prawie nieustannego spadku udziału Niemiec w handlu bałtyckim i do niemniej ciągłego wzrastania udziału w tym W. Brytanii. Cyfry te mówią nam również,

Udział Niemiec w zbiorowym handlu siedmiu państw Bałtyku.

1929—1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
26,5%	23,4%	20,3%	19,1%	18,3%	18,1%	19,4%

że udział tylko pięciu przemysłowych państw Zachodu obejmował prawie połowę zagranicznych towarowych obrotów wyżej wymienionych siedmiu państw Bałtyku.

Udział przemysłowych państw Zachodu w zbiorowym handlu siedmiu państw Bałtyku.

Państwo	1929—1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
W. Brytania .	23,2%	25,1%	28,7%	30,6%	30,2%	30,4%	30,3%
St. Zjednocz. .	8,6%	7,8%	6,8%	7,2%	7,5%	8,3%	8,5%
Francja . . .	3,8%	4,2%	3,8%	3,9%	3,5%	3,2%	3,1%
Holandia . .	3,5%	3,5%	3,5%	3,7%	3,6%	3,3%	3,4%
Belgia . . .	2,5%	2,5%	3,1%	3,3%	3,2%	3,3%	3,7%
Razem	41,6%	43,1%	45,9%	48,7%	48,0%	48,5%	49,0%

Analizując zbiorowy wywóz i przywóz siedmiu wymienionych państw Bałtyku, łatwo będziemy mogli zauważyć, że udział W. Bry-

tanii jest dla nich tym cenniejszy, że sam brytyjski metropolitalny rynek pochłania prawie do 40% ich zbiorowego wywozu. Zważywszy na to, że w dzisiejszych warunkach międzynarodowych znacznie większe są trudności z ulokowaniem własnych wyrobów, niźli ze znalezieniem

Udział Niemiec i W. Brytanii w zbiorowym wywozie siedmiu państw Bałtyku.

Państwo	1929—1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Niemcy . . .	20,0%	14,2%	13,5%	13,6%	14,9%	14,7%	16,4%
W. Brytania .	33,7%	38,2%	39,9%	40,3%	38,0%	36,8%	36,6%

obcych, uświadomimy sobie, że Niemcy ze swym kilkunasto zaledwie procentowym udziałem stają się dla tych państw coraz mniej cennym kontrahentem. Jeżeli Konwencje Ottawskie z 1932 r., ustanawiające preferencje

Udział Niemiec i W. Brytanii w zbiorowym przywozie siedmiu państw Bałtyku.

Państwo	1929—1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Niemcy . . .	32,5%	32,2%	27,2%	24,8%	21,9%	21,5%	22,3%
W. Brytania .	13,2%	12,7%	17,3%	20,3%	22,0%	24,0%	24,1%

imperialne, pomniejszyły nieco brytyjskie zakupy na Bałtyku, to jednak naturalne w dzisiejszych stosunkach tendencje do bezpośredniego wyrównywania stosunku przywozu-wywozu wykazują stały wzrost brytyjskiego udziału w zbiorowym przywozie Bałtyku.

Ciągły wzrost oraz coraz dalszy geograficzny zasięg bałtyckiej wymiany coraz ściślej wplatają narodowe gospodarstwa państw nadbałtyckich w stale żywotną, mimo autarkii i innych politycznych szaleństw, tkankę ekonomiki światowej.

Gospodarcze więc potrzeby państw nadbałtyckich, połączone z ich politycznymi koniecznościami, zmuszają coraz bardziej do zachowania na wodach Bałtyku pokoju i bezpieczeństwa jego szlaków komunikacyjnych.

Koordynacja i zespolenie polityk państw rejonu bałtyckiego, oraz dążenie do utrzymania ich niezależności wobec wpływów rywalizujących wielko-mocarstwowych przeciwników, nie są bynajmniej równoznaczne z zawarciem formalnego paktu bałtyckiego przymierza. W każdym bowiem międzynarodowym akcie politycznym najsolennej nawet podpisanym, najistotniejszą siłą wykonawczą jego postanowień jest duch lojalności i chęć współpracy zawierających go partnerów. Dzieje ostatnich miesięcy dostatecznie dowiodły, że świadomość grożącego wspólnego niebezpieczeństwa ożywiło w rejonie Bałtyku powszechne pragnienie współpracy, nikomu nie zagrażającej lecz broniącej własnych interesów. Na takie tendencje panujących nad Bałtykiem nastrojów i poczynających się na skutek tego organizacyjnych wysiłków zwraca uwagę wymieniony już ,,Times", mówiąc, że ,,the building up of a conception of Baltic armed neutrality based on a gentleman's agreement rather than on treaty is believed to have been the plan underlying the numerous journeys of Colonel Beck".

Jeżeli dla skoordynowania wspólnych poczynań bałtyckiej współpracy i bałtyckiej obrony nie jest konieczne zawieranie formalnego aliansu politycznego, nie znaczy to, że na Bałtyku brak spraw specjalnych, które mogą być uregulowane formalnym porozumieniem wszystkich jego państw, bądź poszczególnych ich grup regionalnych. Potrzeby takich porozumień stają się tym bardziej konieczne, że obecne poszukiwania nowych podstaw dla wspólnej polityki Bałtyku są jednak przede wszystkim skutkiem upadku Ligi Narodów, która na Bałtyku właśnie dysponowała najszerszym bodaj zakresem kompetencyj.

Realizację takich porozumień zapoczątkowały państwa Skandynawii i Finlandia, ujednostajniając ostatnio swe prawidła neutralności w wojnie na morzu. Gdy uwzględnimy fakt, że od czasu wojny światowej panuje w tej dziedzinie kompletne bezprawie, należy sądzić, że przyjęcie jakiegoś wspólnego dla państw Bałtyku tekstu, uwzględniającego oczywiście rozmaitość morskich warunków u poszczególnych państw tego rejonu, nie będzie bezużyteczne.

Sprawa zdemilitaryzowanych Wysp Alandzkich, które, jak głoszą ostatnie wiadomości, mają obecnie zostać uzbrojone wspólnym wysiłkiem Finlandii i Szwecji, mogła by również zostać rozstrzygnięta i zagwarantowana porozumieniem państw Bałtyku, jednakowo w niej zainteresowanych ze względu na stan morskiego bezpieczeństwa. Faktyczne zanulowanie przez Rzeszę jej zobowiązań co do Kanału Kilońskiego nie pozbawiło ich jednak międzynarodowej siły prawnej. Stąd też i w tej sprawie całość państw Bałtyku mogłaby w drodze wspólnego porozumienia zabezpieczyć równocześnie suwerenne prawa Niemiec i swe najbardziej żywotne

interesy komunikacyjne. Codziennie stwierdzany fakt iluzoryczności ligowych kompetencyj i gwarancyj w sprawach Gdańska i Kłajpedy, wymaga bardziej efektywnego zapewnienia praw przyznanych narodom, dla zadośćuczynienia żywotnym ich potrzebom; pamiętać bowiem należy, że właśnie w tym celu zostały one powołane do życia jako swego rodzaju organizmy międzynarodowe i jako takie związane z Ligą Narodów i jej organami.

Konieczność rostrzygania spraw międzynarodowych powołuje do życia akty prawne zawierane w tej lub innej formie, mające tworzyć legalne ramy dla przyszłego postępowania kontrahentów wiążących się tymi umowami. Lojalność w przestrzeganiu tych umów wypływa jednak przede wszystkim z zakorzenionej u tych kontrahentów świadomości wspólnoty ich interesów. Jeżeli wspólnota duchowa zadzierzga nici sympatii pomiędzy narodami, a sharmonizowana polityka pozwala na uzgodnione działania, to tylko gospodarcze powiązanie ich interesów może utworzyć stałą bazę ich codziennej współpracy. W tej ostatniej dziedzinie grupa pokojowo usposobionych państw Bałtyku nie wykazuje niestety dostatecznego wzajemnie uzupełniającego się zespolenia narodowych gospodarstw. Dlatego też dążenia do ściślejszego gospodarczego związania bałtyckich krajów winny stać się podstawą konsolidacyjnej polityki na Bałtyku, dla realizowania której nie powinno się żałować największych ofiar. W ten tylko bowiem sposób stworzy się trwałą podstawę ich praktycznego solidaryzmu.

W kierunku wzmożenia konsolidacyjnych tendencyj wśród państw Bałtyku działa dziś bardziej niż kiedykolwiek dotychczas, cały szereg najróżnorodniejszych powodów. Nie brak również poważnych przyczyn, zmuszających mocarstwa Zachodu do popierania zmierzających do tego wysiłków. Równoczesne wizyty brytyjskiego Lorda Admiralicji oraz zespołu francuskich okrętów wojennych stwierdzają wyraźnie, że rejon Bałtyku przestano już uważać za ,,quantité négligeable'' w planach światowej polityki obu tych mocarstw. Liczne bowiem europejskie i pozaeuropejskie kłopoty tych mocarstw zmuszają je do radykalnych zmian w dotychczasowym ustosunkowaniu się do państw rejonu bałtyckiego.

Współdziałając z państwami Bałtyku w celu zespolenia ich politycznych poczynań, mocarstwa Zachodu dążą oczywiście do osiągnięcia przede wszystkim własnych korzyści. Myśląc bowiem o swym zagrożonym ze wszystkich stron stanie posiadania, chętnie wykorzystałyby one związek bałtycki jako taran, uderzający w plecy jednego z ewentualnie atakujących je przeciwników. Gdyby jednak dobrze zorjentowany Zachód nie liczył zbytnio na taką ewentualność, to i tak konsolidacja bałtycka leży w wyraźnym jego interesie. Pomimo tego bowiem,

że prestiżowe i polityczne konieczności zmuszają Francję i W. Brytanię do intensywniejszego angażowania się gospodarczego w południowo-wschodniej Europie, rynki bałtyckie są zbyt bliskie portów Zachodu, a ich żywnościowe i surowcowe zasoby zbyt dogodne w nabywaniu, żeby się ich można było wyrzec całkowicie. Biorąc pod uwagę, że bałtyckie źródła mogą się okazać specjalnie cenne w wypadkach wojennych niepokojów, należy stwierdzić, że współdziałanie przy tworzeniu się bałtyckiego zespolenia, mogącego zagwarantować przestrzeganie liberalnie rozumianej neutralności, wydaje się wskazane dla interesów Zachodu.

III.

Geopolityczna sytuacja Polski wśród nadbałtyckich krajów, oraz jej środkowo-europejskie położenie w bezpośrednim sąsiedztwie dunajowego basenu i jego bałkańskich przedłużeń, zmusza Polskę do czuwania nad przebiegiem spraw w tych wszystkich rejonach. Wielkie przemiany zachodzące ostatnio w stosunkach międzynarodowych i wywołujące analogiczne prawie następstwa zarówno w basenie Bałtyku, jak i w rejonie Bałkanów, przeznaczają Rzeczypospolitej na skutek jej geograficznego położenia, zadania łącznika, mającego zespalać pokojowe poczynania państw zgrupowanych w tej połaci Europy. Opinia norweskiego ministra, wypowiedziana z okazji pobytu ministra Becka w Oslo, a głosząca, że we współpracy państw, dążących do utrwalenia pokoju Polska zajmuje przodujące miejsce, nie była, jak sądzimy, tylko kurtuazyjnym zwrotem, lecz należytą oceną ważkiej pozycji Polski w Europie oraz jej szczerze pokojowych wysiłków właściwego wykorzystania tej pozycji.

Ogólne polityczne warunki Europy, grupujące wielkie mocarstwa w przeciwstawiające się sobie bloki, oraz wtłoczenie Polski pomiędzy dwie ogromne masy wrogich sobie przeciwników, zmuszają politykę polską do maksymalnych wysiłków dla zachowania swobody swych poczynań, oraz niezależności od obcych wpływów. W wyborze dróg prowadzących do tego celu prewencyjne ścisłe wiązanie się Polski z tą lub inną z grup rywalizujących pomiędzy sobą wielkich mocarstw nie jest oczywiście niezbędne. Dlatego też należy uważać za słuszny pogląd wypowiedziany przez „Frankfurter Zeitung" (14. VIII. 38), stwierdzający, iż błędne było zdanie, wychodzące z założenia, że sytuacja Warszawy na skrzyżowaniu dróg zmusi ją do wypowiedzenia się za Wschodem albo za Zachodem. Niezależność nie oznacza jednak, jak sądzimy, izolacji, a swoboda ruchów nie jest równoznaczna z unikaniem wszelkich politycznych nieporozumień.

Zbliżona lub analogiczna nawet sytuacja pozostałych państw środkowej i bałtyckiej Europy wytycza wyraźnie linie ich przyszłego postępowania. Zasady bowiem polityki równowagi, do których obecnie nawraca Europa, uważane przez wielu za matematyczne niejako prawidła, wywołują potrzebę grupowania się państw w obliczu powstania jakiegoś związku. Zmuszają przy tym do zespolenia polityk europejskich państw, najbardziej narażonych na aliansowe poczynania wielkich mocarstw. Nowa europejska rzeczywistość dała powód ,,Temps'owi" (15. VI. 38) do twierdzenia, że konieczności znalezienia nowych sposobów skuteczniej niż dotychczas gwarantujących niepodległość i bezpieczeństwo państw ,,sont évidemment de nature à favoriser un rapprochement polono-balte". Warszawski korespondent tego pisma wysuwa w swych rozważaniach na ten temat (12. VIII. 38) wnioski idące znacznie dalej. Według niego bowiem, geograficzne położenie Polski pomiędzy Niemcami a Rosją, oraz podobna sytuacja dziesiątka innych państw, położonych na wielkiej bałtycko-czarnomorskiej barierze i jednakowo narażonych na te same niebezpieczeństwa, nakazuje im wszystkim ścisłe złączenie się, jako jedyny sposób obrony.

Powolne lecz stałe zanikanie ligowej idei kolektywnego bezpieczeństwa w rządzących światem metodach i konsekwentne zastępowanie jej przesłankami polityki aliansów, wyzwala międzynarodowe polityczne poczynania Polski z szeregu krępujących ją dotychczas więzów. Jeżeli bowiem pakt Ligi Narodów przewidywał możliwości regionalnych porozumień, to jednak wysiłek państw w ich organizowaniu uważany był za działanie niejako konkurencyjne w stosunku do Ligi. Powojenna sytuacja Polski, będącej na swe nieszczęście jedną z głównych bodaj klientek Ligi Narodów, ogromnie oczywiście krępowała polską inicjatywę na Bałtyku w tej dziedzinie. Obecny upadek Ligi Narodów, spowodowany nie naszymi przewinieniami, przywrócił polityce polskiej całą swobodę jej poczynań w tych zagadnieniach.

Działania Polski, zmierzającej do uzgodnienia polityki państw bałtyckiego, a nawet środkowo-europejskiego rejonu, uwarunkowane ogólnym rozwojem europejskiej sytuacji i ostatnio wzmożone, wywołały szereg nie zawsze istotnych, a niekiedy wrogich komentarzy. Toteż z prawdziwą satysfakcją znajdujemy w najpoważniejszym piśmie francuskim ,,Temps'ie" (12. VIII. 38) najwłaściwszą naszym zdaniem odpowiedź, udzieloną szeregowi zagranicznych zbyt fantazjujących komentatorów ostatnich poczynań Polski w rejonie Bałtyku. W tych wywodach podkreśla się bowiem, że polityka Polski, idąca po linii realizacji ,,grand dessein des Jagellons", w swych głównych koncepcjach była dotychczas źle rozumiana na Zachodzie. Tam, gdzie polskie wysiłki zmierzały do

utworzenia rodzaju federacji, najściślej respektującej niepodległość państw, widziano próbę stworzenia hegemonii Polski. Gdzie zamierzenia Polski miały na celu zrzeszenie grupy państw, mogącej nosić nazwę bałtycko-pontyjskiej i stawiającej sobie jako jedyne zadanie zbrojną i zbiorową obronę, podejrzewano chęć zbudowania rodzaju Bloku Neutralnych [1]).

Ostatnie międzynarodowe wypadki w Europie, do złudzenia przypominające przedwojenne praktyki europejskiego koncertu wielkich mocarstw, dyktującego swe postanowienia pozostałym państwom, wywołały u tych ostatnich naturalne w takich warunkach tendencje do zbliżenia. Doświadczenie dziejów wskazuje im bowiem, że o ile w normalnych warunkach każde z wielkich mocarstw najchętniej podsyca lokalne antagonizmy, przeważnie przeciwstawia się polityce ich zbliżenia, oraz w miarę swych sił przeciwdziała zamierzeniom innych mocarstw dla osiągnięcia tym większych własnych korzyści, to w krytycznych chwilach Europy zespół tych mocarstw gotów jest zawsze do regulowania swych nieporozumień kosztem właśnie małych państw. W świetle historycznych doświadczeń, rola Polski jako geograficznego łącznika pomiędzy bałtycką a bałkańską grupą państw przeważnie poszkodowanych w polityce światowej jest jeszcze spotęgowana moralnym obowiązkiem, jaki nakłada na nią stanowisko największej potęgi wśród tego środkowoeuropejskiego zespołu.

Dzisiejszą konieczność zbliżenia między małymi państwami, dokonanego nawet kosztem wyrzeczenia się pewnych pretensyj narodowych, zrozumiano przede wszystkim na Bałkanach, bardziej uświadomionych co do wysokości kosztów, wypływających z wielkomocarstwowych ingerencyj w sprawy tego rejonu. Akt pojednania Bułgarii z jej sąsiadami z Ententy Bałkańskiej, oraz zbliżenie pomiędzy Węgrami a Jugosławią i Rumunią, są tego wyraźnym dowodem i zarazem zapowiedzią możliwości dalszego rozwoju konsolidacyjnej polityki w całym rejonie dunajowo-bałkańskim.

Powstanie nad Bałtykiem szeregu mniejszych państw rozszerzyło geograficzny zasięg praktykowanej przez wielkie mocarstwa „bałkańskiej" polityki. Dzieje lat ostatnich na Bałtyku, tak samo jak i na Bałkanach, wypełnione były rywalizacją wielkich mocarstw o wpływy na państwa

---

[1]) ...cette conception politique a été mal comprise en Occident, on y a vu une arrière-pensée d'hégémonie polonaise, *alors qu'il s'agirait d'une fédération constituée sous le signe même de l'indépendence*; on y a vu aussi avec quelque suspicion, un Block des neutres, alors que cette Fédération, qu'on pourrait appeler baltico-pontique, *naîtrait d'une volonté collective de défense à main armée* et n'a pas d'autre raison d'être.

obu tych rejonów. Jeżeli na obu europejskich tych obszarach wielkie mocarstwa przez długie lata z powodzeniem stosowały starą rzymską maksymę „divide et impera", to dziś ich zaostrzająca się rywalizacja oraz zbliżone siły dwu przeciwstawiających się sobie bloków umożliwiają małym państwom wyzbycie się uciążliwej dla nich kurateli. Można bowiem przypuszczać, że przeciwstawiające się siły wielkich mocarstw mogą je zmusić do ubiegania się o współdziałanie także mniejszych państw, których przystąpienie do tego lub owego z bloków może przechylić szanse jego powodzenia. W dzisiejszych warunkach jest bardzo możliwe, że wielkie mocarstwa napotkają powszechną niechęć do wiązania się z istniejącymi blokami. W obawie, że dalsze trwanie rozdźwięków pomiędzy mniejszymi państwami wyjdzie na wyłączną korzyść jednego z tych wielkich mocarstw, zaczną one mniej lub więcej dobrowolnie popierać konsolidacyjne wysiłki państw mniejszych. Uznanie ostatnich bałkańskich aktów pojednania tak przez blok mocarstw demokratycznych, jak i przez oś autorytatywnych władców Europy, zdaje się przemawiać za tym, iż tylko świadomość, że konsolidacja jakiegoś rejonu zmniejszy wpływy rywali, wywołać może mniej lub więcej szczerą aprobatę skłóconych ze sobą mocarstw. Bałtycka rywalizacja państw Zachodu, Niemiec i Z. S. S. R., stwarza naszym zdaniem taką możliwość.

Jeżeli środkowe położenie Polski w Europie, dzięki jej współdziałaniu zespala w geograficzną jedność bałtycką i bałkańską grupę środkowo-europejskich państw, a analogiczne ustosunkowanie się wielkich mocarstw do obu tych grup kształtuje moralne przesłanki zbliżenia, to jednak materialne podstawy dla ich ewentualnych niezależnych zbiorowych działań stworzyć może jedynie należycie rozbudowany stan ich gospodarstw narodowych oraz wzajemne i uzupełniające się powiązanie tych gospodarstw. I w tej również dziedzinie największy obszar Polski, jej najliczniejsza ludność, oraz bogactwa naturalne jej terytoriów, tworzą potencjalne możliwości gospodarczego rozwoju, a zarazem i wspólną, geograficznie najdogodniej sytuowaną bazą materialną współdziałania państw środkowo-europejskich. W tych jednak sprawach wystarczalności podstaw gospodarczych formujących się międzynarodowych porozumień, najjaskrawiej występuje ścisłe powiązanie istotnych osiągnięć w rozmaitych dziedzinach polityki wewnętrznej z pewnością i skutecznością przedsięwzięć polityki zagranicznej.

O ile więc potencjalne, polityczne i gospodarcze walory Polski w dziele konsolidacji środkowej Europy, tak w jej grupie bałtyckiej, jak i dunajowo-bałkańskiej, są ogromnie wysokie, nasze dzisiejsze osiągnięcia na międzynarodowym polu gospodarczym pozostawiają niestety jeszcze bardzo dużo do życzenia. Pomijając bowiem fakt, że np. w bałtyckim

handlu udział Polski jest znikomy w zestawieniu z jej zaludnieniem, zmniejsza się on jeszcze przy tym regularnie i bez przerwy od 1929 roku. O ile bowiem w tym roku obejmował on około 21,5% zbiorowej wymiany siedmiu państw Bałtyku, w następnych latach spada do 19,4%, do 18,7%, do 17,5%, do 17,1%, do 16,8%, do 16,6%, do 16,4% i wreszcie w roku 1937 zniża się aż do 16,3%. Nasz udział w zbiorowych obrotach czterech państw Dunaju i Bałkanów też nie przedstawia się w lepszym świetle. Np. gdy udział czechosłowacki w pięcioleciu 1931/1935 wynosił średnio 7,7%, polski siegał zaledwie 1,8%.

Wyroki dziejów przeznaczyły każdemu narodowi mniej lub więcej szczęśliwą sytuację geograficzną, oraz mniej lub więcej zasobne w bogactwa terytoria. Pełne jednak wykorzystanie naturalnych warunków każdego państwa zależne jest jedynie od istotnych wysiłków danego narodu, oraz od wykazywanych przez jego kierowników umiejętności uchwycenia właściwych sposobów i odpowiednich momentów działania. Wieki ubiegłe nie wymagały ani skomplikowanych przygotowań, ani wielkich i różnorodnych nakładów dla osiągnięcia wiekopomnych wyników. Odwaga osobista, siła woli, upór i odpowiednia umiejętność wywijania szablą tworzyły dostateczny zespół warunków, umożliwiających garstkom awanturników zakładanie potężnych imperiów i wytyczanie nowych kierunków narodowego rozwoju. Każde dzisiejsze poczynanie, najmniej nawet znaczące na niwie międzynarodowej wymaga długotrwałych, wszechstronnych i wysoce inteligentnych, na istotnej wiedzy opartych przygotowań.

Skuteczność wojennych działań zależna jest dzisiaj bardziej od duchowych, technicznych i gospodarczych przygotowań całego narodu, niż od dzielnej miny żołnierzy i wielkiej pewności siebie dowódców. Wojna jest jednak ostatecznym tylko i w swej istocie nic nie budującym środkiem polityki międzynarodowej. Rzeczywista natomiast potęga jest atrybutem takiego narodu, którego społeczna, gospodarcza i polityczna organizacja samym swym istnieniem wzbudza respekt wśród sąsiadów, zmusza ich do poszukiwania jego przyjaźni i unikania z nim zatargów.

Jeżeli wszechstronność przygotowań Polski spotęguje jej walory we wszystkich poczynaniach międzynarodowej polityki, w bałtyckich zabiegach jednym z najskuteczniejszych jej narzędzi będzie niewątpliwie dostateczna i niezależna gotowość państwa do wszelkich działań na morzu. Istnienie bowiem silnej marynarki umożliwi Polsce oddawanie dziełu bałtyckiej konsolidacji, najbardziej efektywnych i cenionych usług. Osiągnięcia tej konsolidacji harmonizujące obronne działania państw na wodach Bałtyku, otworzą na nim przed polską banderą liczne morskie bazy, a tym samym podniosą jej wartość również i dla sprawy obrony

własnego państwa. Ta sama polska „Fleet in being" może w pewnych okolicznościach powiększyć nasze walory w oczach ewentualnych sprzymierzeńców z morskiego Zachodu i wzbudzić większy respekt wśród najbliższych sąsiadów.

RÉSUMÉ

Les grands et violents changements subis par l'Europe depuis quelques années, ont inévitablement atteint la mer Baltique. Leurs répercussions baltiques étaient d'autant plus importantes, qu'après la guerre mondiale la disposition des forces était basée sur le principe d'une stable prépondérance britannique sur les mers ainsi que sur la foi dans le pouvoir effectif des directifs de la Société des Nations. Les affaires du canal de Kiel, de Dantzig, de Memel et des îles d'Aland, ont été liées de telle ou autre manière à la S. des N. et par conséquent la surveillance de l'application des principes de leurs statuts internationaux avait été confiée à la Grande Bretagne, présomptive main d'arme de la Société. Le désappointement causé à l'Europe et au monde entier par ces deux puissances dont l'une consultative et l'autre exécutive, a créé la nécessité d'une réorganisation complète de la région baltique, qui saurait assurer d'une façon plus efficace la défense des intérêts vitaux des états établis sur son littoral.

L'indéniable besoin d'une réorganisation qui consoliderait la politique baltique, devenait d'autant plus pressant, que c'était justement ici, sur la Baltique que s'enflammaient les rivautés des deux puissances les plus importantes, à savoir de l'Allemagne et de l'U. R. S. S. Car sans tenir compte de ce que les directifs du développement économique de l' Allemagne et de ses voies de communication convergent vers les espaces libres de la mer du Nord, et que les plans de l'expansion politique de l'U. R. S. S peuvent trouver des issues plus libres sur les rivages du nord qui ne subissent pas de congélation, la prépondérance politique eventuelle acquise dans la région Baltique faciliterait énormément l'activité agressive de ces deux états.

Le repliement des grandes puissances vers le principe de l'équilibre des forces internationales à la mode de l'avant guerre, vers la politique des alliances et des procédés employés par le concert européen, s'efforçant d'imposer sa volonté aux petits états, joints aux changements que nous venons de mentionner, ne permettent plus de tolérer l'émiettement progressif de l'initiative individuelle des états baltiques. Nous sommes donc témoins de la renaissance progressive des plans abandonnés pour le moment, du rapprochement des politiques internationales des nations sises sur la Baltique et disposées pacifiquement. Leurs intérêts communs et vitaux concernant la liberté de communication sur les eaux et les issues de la Baltique, deviennent le but de leur politique consolidée.

L'importance de l'intérêt porté par le total des états baltes à la liberté de ses voies, est représentée par les 30 millions de cargaisons de marchandises qui passent chaque année par ses issues. Le chiffre collectif des marchandises échangées avec l'étranger par les sept états baltiques, c'est-à-dire la Suède, le Danemark, la Pologne, la Finlande, la Lithuanie et la Lettonie est non moins expressif. Dans les années de 1931/1935, il présentait à peu près en moyenne

7,2 milliards de francs suisses, atteignant en 1937 presque 12 milliards; à l'époque de la „prosperity", en 1929, il dépassa de beaucoup le chiffre de 16,5 milliards.

Si l'indépendance des voies de communication baltique, qui fait la base fondamentale de cet échange favorise le développement des pays baltiques et peut avoir une influence sérieuse sur l'état de leur indépendance politique, l'Occident lui aussi dépend de leur application pratique. Car l'équilibre des forces en Baltique établi après la guerre, a puissamment contribué au raffermissement des liens qui unissent la Baltique aux pays industriels de l'occident, puisque c'est justement sur les marchés baltiques qu'il puisent en abondance les denrées et les matières premières dont ils ont besoin, et en même temps il y logent des quantités importantes des produits de leurs usines. Augmentant sans cesse sa part dès le début de la crise mondiale la Grande Bretagne à elle seule, a embrassé en 1936 plus de 30,3% du trafic collectif des sept états mentionnés de la Baltique. Y compris les États Unis, la France, l'Hollande et la Belgique — cette participation atteignit plus de 49%. L'orientation occidentale concernant le développement économique des pays baltiques, nonobstant la portée géographique de leurs intérêts toujours croissants, se manifeste d'une manière particulièrement distincte dans la décroissance parallèle et stable de la participation allemande dans leur commerce collectif. Si elle montait encore à peu près à 26,5% en 1929, elle a descendu à 18,1% en 1935. Le voisinage immédiat de la Baltique et la communication commode qu'elle offre, ont permis de conserver les liens économiques qui l'unissent à l'Occident, malgré les tendances qui y surgissent visiblement et consistent dans une collaboration économique des grands empires avec leurs propres colonies et domaines. Dans l'affaire en question le facteur économique a triomphé des tendances politiques des puissances coloniales de l'Occident.

Vu ces considérations, il y a lieu de supposer que, si une saine compréhension des principes de la politique de l'équilibre ne permet pas à l'Occident d'accepter une situation où la Baltique présenterait un terrain d'expansion de l'initiative allemande ou soviétique dirigée contre lui, l'indépendance politique de la région baltique et la liberté des communications sur les voies baltiques, garantissent à l'Occident la possibilité permanente d'être approvisionné en certaines denrées et matières premières, même dans les circonstances internationales les plus pénibles. La simultanéité des visites du lord de l'Amirauté britannique et de l'équipe des vaisseaux de guerre français sur la Baltique prouve comme il semble, qu'on a cessé de considérer dans les calculs politiques et stratégiques de l'Occident la région de la Baltique comme quantité négligeable et que l'on commence à prendre conscience de son énorme importance dans la formation du futur équilibre européen.

En face des grandes puissances dont le retour à l'ancienne politique des alliances, devient de plus en plus évident, la nécessité d'une plus étroite cimentation des initiatives du total des petits états de l'Europe centrale, devient indispensable. Aux efforts baltiques entrepris dans ce but, correspondent de semblables initiatives entreprises dans les Balkans et sur le Danube, où de telle ou autre manière on supprime les causes des malentendus qui duraient depuis longtemps. La situation géographique de la Pologne qui unit le groupe baltique à l'ensemble des états balkano-danubiens la charge de la tâche toute particulière de consolider leurs actions défensives dans la politique européenne. La vaste étendue des territoirs polonais, leur opulence relative en richesses naturelles,

ainsi que le chiffre important de sa population ont fait de la Pologne le facteur potentiel de l'union des petits états de l'Europe centrale, menacés de la même manière par l'expansion étrangère. Les derniers efforts de la Pologne qui aboutissaient à la consolidation de la politique des états des régions de la Baltique et du Pont Euxin, ne correspondaient qu'à ses propres nécessités et à celles de ces petits états. Elles ne contenaient pas l'intention anticipée d'une opposition quelconque contre une puissance déterminée ou contre un groupe; elles étaient dirigées par un seul mot d'ordre compréhensible partout et toujours: nous ne voulons rien qui appartiendrait à autrui, mais nous ne nous laisserons pas enlever ce qui est à nous.

En présence des rapports de plus en plus hostiles des blocs des grands états à l'instant, les états de l'Europe centrale, et surtout leur groupe baltique, sont réduits à méditer sur la possibilité de leur initiative collective et défensive. De là la nécessité de raffermir leur collaboration économique devient de plus en plus pressante. Cette collaboration pourrait préparer leur activité pacifique ou offensive indépendante. Si la consolidation de la politique internationale des états de cette région facilite l'opposition contre les idées trop arbitraires de tel ou autre groupe de grandes puissances, seule une large extension mutuelle de leurs relations économiques et de communication peut leur garantir des résultats durables dans ce domaine.

INSTYTUT I MUZEUM MORSKIE PRZY UNIWERSYTECIE BERLIŃSKIM

THE INSTITUTE AND MUSEUM FOR OCEANOGRAPHY AT THE UNIVERSITY OF BERLIN

Roman Błachowski

(z 15 ilustracjami — with 15 figures)

Instytut i muzeum morskie.

Instytut i Muzeum Morskie stanowią zakład Uniwersytetu Fryderyka Wilhelma w Berlinie i są pomieszczone w dzielnicy uniwersyteckiej w budynku przy Georgenstr. 34—36.

Instytut i Muzeum mają za zadanie pracę we wszystkich związanych z morzem gałęziach wiedzy, oraz szerzenie powszechnego zainteresowania sprawami morskimi i zrozumienia narodowego i gospodarczego znaczenia morza dla państwa. Cele te mają być osiągnięte przy pomocy pracy naukowo-badawczej oraz popularyzacyjno-propagandowej.

Powstanie i cele.

Oceanografia jako nauka wspiera żeglugę, rybołówstwo i poczynania marynarki wojennej.

Stąd też w końcu XIX wieku ogromny wzrost niemieckiej floty handlowej i marynarki wojennej zwrócił uwagę czynników rządowych na brak instytucji naukowej zajmującej się zagadnieniami morskimi. Początkowo dążenia władz i uwaga opinii publicznej były skierowane ku Kilonii; zamierzano utworzyć przy tamtejszym uniwersytecie Instytut Morski, który by miał ze względu na sąsiedztwo Akademii Marynarki możliwości pracy naukowej teoretycznej i doświadczalnej. W roku 1898 utworzono komisję, która zajęła się zbadaniem możliwości założenia Instytutu Morskiego w Kilonii, a geografowie Halle i Drygalski opracowali program dla mającego powstać zakładu naukowego. W międzyczasie jednak powstało zdanie, że podobna instytucja powinna powstać w stolicy państwa, w Berlinie; przyczyniły się do tego artykuły Kohlhauera

i Erdmanna. Ostatni opracował dobrze obmyślany plan urządzenia zakreślonego na szeroką skalę Instytutu Nautycznego, który by był równocześnie instytucją naukową jak i popularyzacyjną. Okazało się w międzyczasie, że umieszczenie Instytutu i Muzeum w Berlinie, a zatem nie w bezpośrednim sąsiedztwie z morzem, możliwości naukowo-badawczych nie zmniejsza, a zwiększa zakres oddziaływania propagandowego i popularyzacyjnego. Po dwuletnich pracach przygotowawczych komisyj ministerialnych, uniwersytetu i marynarki, przystąpiono do realizacji Instytutu i Muzeum Morskiego w Berlinie.

W maju roku 1900 został profesor geografii i dyrektor Instytutu Geograficznego Richthofen mianowany dyrektorem nowo powstałego Instytutu i Muzeum Morskiego, Dinse kustoszem, Drygalski kierownikiem oddziału geograficzno-przyrodniczego, Halle kierownikiem oddziału historyczno-gospodarczego, Meinardus asystentem. Jako siły pomocnicze zaangażowano laboranta, biuralistę i preparatora. Tymczasowe pomieszczenie uzyskał Instytut w budynku byłego Instytutu Chemicznego, w bezpośrednim sąsiedztwie Instytutu Geograficznego. Instytut Geograficzny i Instytut i Muzeum Morskie pozostawały do roku 1921 pod jednym kierownictwem, a i obecnie ma miejsce ścisła współpraca. Gdy w roku 1900 organizowano i urządzano Instytut, napotykano na duże trudności, ponieważ pomieszczenia nie były jeszcze wykończone i ulegały stopniowej przebudowie; Muzeum zostało udostępnione dla publiczności dopiero w roku 1906. Komisja Instytutu udała się do Francji, Anglii, Belgii i Holandii, żeby się na miejscu zapoznać ze zbiorami, wystawami, muzeami morskimi i znaleźć w ten sposób dane i wskazówki co do technicznego urządzenia Instytutu i Muzeum [5]. Praca naukowa i pedagogiczna Instytutu zeszła wobec nawału zajęć organizacyjnych na plan drugi, z miejsca jednak rozpoczęto ożywioną działalność propagandową: w okresie zimowym pierwszego roku istnienia urządzono 43 wykłady popularno-naukowe na tematy morskie. Poza tym zapoczątkowano bibliotekę i zbiory przyrządów. W roku 1901 Drygalski poprowadził wielką ekspedycję na Antarktydę, a Halle przeprowadzał badania w Stanach Zjednoczonych A. P. [1]. W roku 1904 większe podróże w celach organizacji Instytutu i Muzeum odbyli: Stahlberg do muzeów morskich Anglii i Monaco, Plate do Stanów Zjednoczonych i na Wyspy Bahamskie. Wyprawy te miały na celu zwiedzenie i poznanie urządzeń zagranicznych muzeów morskich. Jak widzimy, rząd nie szczędził środków, żeby całą nowopowstałą organizację z rozmachem rozbudować. Działalność pedagogiczna Instytutu zaznaczyła się w tych latach wykładami i ćwiczeniami uniwersyteckimi, które

prowadzili Richthofen, Drygalski, Halle, Meinardus, Groll i Stahlberg. W roku 1905 urządzono podróż morską po Bałtyku; podczas niej to pracownicy i studenci Instytutu (52 panów i 10 pań) zaznajamiali się z oceanografią praktyczną. W dniu 6 października 1905 zmarł niespodziewanie Richthofen, który położył ogromne zasługi przy organizowaniu Instytutu i Muzeum. Muzeum w tym okresie ostatecznie wykończono a uroczyste poświęcenie i otwarcie nastąpiło w dniu 5 marca 1906. Od tej chwili rozpoczyna się spokojniejszy okres w rozwoju Instytutu i Muzeum. Najważniejsze zadania organizacyjne zostały ukończone.

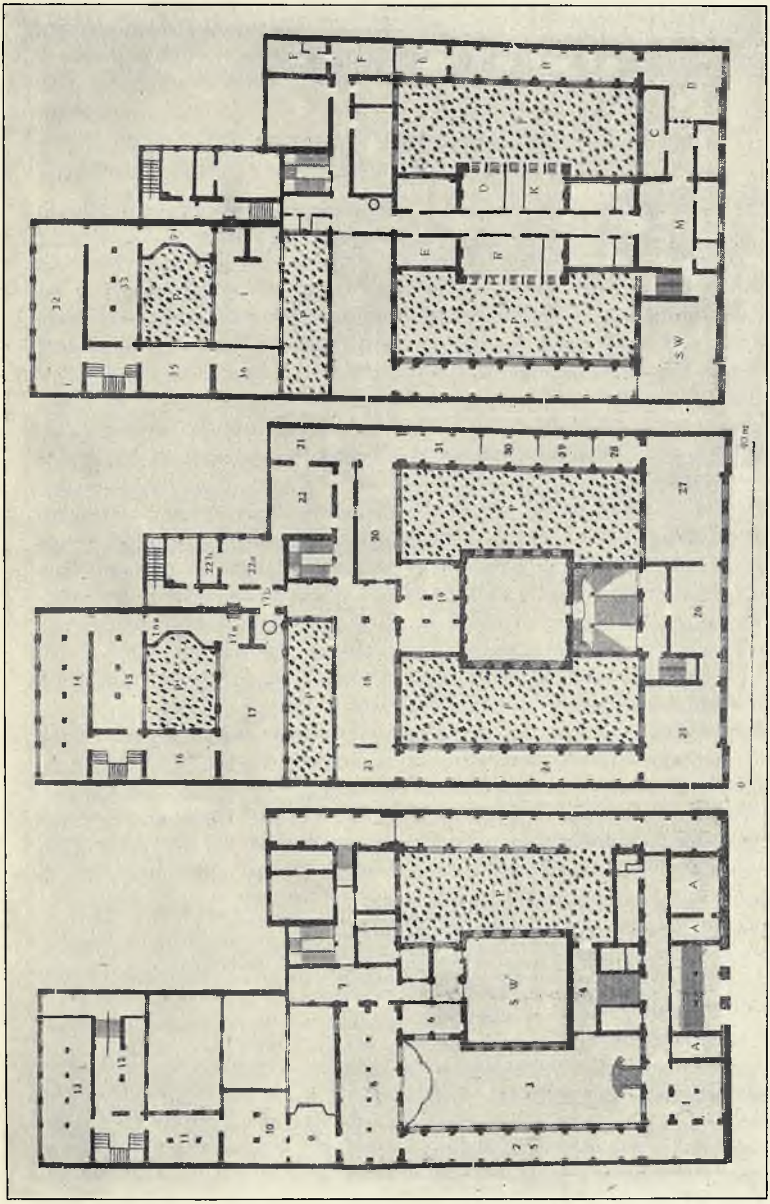
Dyrektorami Instytutu i Muzeum Morskiego byli: Richthofen od 1900—1905, Penck od 1905—1921, Merz od 1921—1927, Defant od 1927 do chwili obecnej. Pod ich to kierownictwem rozwinęły się Instytut i Muzeum do obecnej postaci.

Pomieszczenia Instytutu Morskiego znajdują się na drugim piętrze kompleksu budynków przy Georgenstr. 34—36 (ryc. 1, z prawej). Przy wejściu znajduje się sala wykładowa (ryc. 1, SW) należąca do dwóch instytutów: Morskiego i Geograficznego. Na lewo wchodzi się do dużego przedsionka (ryc. 1, M), w którym w szafkach ustawionych wzdłuż ścian pomieszczono zbiór map. Po obu stronach biegnącego środkiem gmachu korytarza znajdują się pokoje pracowników naukowych, laboratorium i kreślarnie (fotografia). Biblioteka zajmuje trzy sale (ryc. 1, B), dobrze wyposażona pracownia fotograficzna dwa pokoje (ryc. 1, F). W instytucie znalazł również pomieszczenie sekretariat Atlantyckiej Ekspedycji „Meteora" (ryc. 1, E).

Pomieszczenia Instytutu zostały dobrze wykorzystane. Jest tu jaśniej niż w dolnych piętrach budynku w Muzeum Morskim i nie odczuwa się tu do tego stopnia ciasnoty. Kilkakrotna jednak przebudowa i połączenie w całość trzech budynków o różnych poziomych pięter spowodowały że całość przedstawia pod względem praktycznym i estetycznym dużo do życzenia.

Już podczas projektowania Instytutu było jasnym, że działalność jego obejmie w szerokim zasięgu różne dziedziny. Celem zorganizowania pracy utworzono dwa oddziały: geograficzno-przyrodniczy i geograficzno-gospodarczy [1]).

[1]) Wyrażenie „geograficzno-gospodarczy" używa Wüst w op. cit. 10; w starszych używa się natomiast określenia „historyczno-gospodarczy".



Rys. 1. Plan Instytutu i Muzeum Morskiego w Berlinie. Z lewej — parter, w środku — pierwsze piętro, z prawej — drugie piętro. Kropkami oznaczono podwórza. Objaśnienie znaków: 1-36 — pomieszczenia Muzeum, A — administracja, SW — sala wykładowa, M — pomieszczenie dla map, B — biblioteka, C — seminarium i pracownia, K — pokój kartografów, R — sala rysunkowa, D — pokój dyrektora Instytutu, E — Niemiecka Atlantycka Ekspedycja, L — laboratorium, F — pracownia fotograficzna. — The plan of the Institute and Museum for Oceanography at the University of Berlin.

Oprócz pracy naukowo-badawczej w obydwu oddziałach zadaniem Instytutu jest: 1) zarządzanie Muzeum Morskim, 2) szerzenie przy pomocy popularnych odczytów zrozumienia dla spraw morskich. Mówi o tym szczegółowo Statut Instytutu i Muzeum Morskiego.

Statut.

Statut zatwierdzony 14 listopada 1904 roku zakreśla ramy działania i rozbudowy [1]) Instytutu i Muzeum Morskiego [23].

I. Zadania Instytutu i Muzeum. Instytut i Muzeum mają za zadanie szerzenie zrozumienia dla wszelkich nauk związanych z morzem, oraz narodowego i gospodarczego znaczenia spraw morskich. Cele te mają być osiągnięte drogą pouczania (Instytut) oraz pokazu (Muzeum). Jako środki ku temu służą: 1. Instytut wraz z biblioteką i zbiorem map; 2. Muzeum.

A. Instytut Morski.

Zadania Instytutu. Jest to zakład naukowo-badawczy uniwersytetu. Składa się z dwóch oddziałów: geograficzno-przyrodniczego i historyczno-gospodarczego. Oddział geograficzno-przyrodniczy zajmuje się matematyczno-fizycznymi i chemicznymi, oraz w niemniejszym zakresie biologicznymi zagadnieniami: a) morfologią wybrzeży i dna mórz, b) oznaczaniem położenia geograficznego, pomiarami i sondażem, kartografią, c) meteorologią morską i magnetyzmem ziemskim, d) statyką i dynamiką morza, e) fizyczno-matematycznymi podstawami żeglugi, f) biologią mórz i naukowymi podstawami rybołówstwa, g) instrumentami pomiarowymi. Oddział historyczno-gospodarczy zajmuje się żeglugą, handlem morskim, komunikacją, pożytecznymi produktami morza, ochroną wybrzeży.

W obu tych oddziałach ma Instytut za zadanie szerzenie zrozumienia dla swych celów wśród studiujących za pomocą wykładów i ćwiczeń, zachęcenie do samodzielnego studium, oraz przeprowadzenie i popieranie badań naukowych. Instytut ma również za zadanie: a) zarządzanie Muzeum Morskim, b) popularyzowanie zagadnień morskich przy pomocy publicznych odczytów, przeznaczonych dla szerokich rzesz, c) umożliwianie studiów w poszczególnych dziedzinach osobom spoza uniwersytetu lecz zawodem z zagadnieniami morskimi związanym; cel ten mają spełniać kursy wyszkoleniowe. Środki pomocnicze pracy pedagogicznej i badawczej. Jako środki pomocnicze mają służyć: a) zbiory Muzeum Morskiego, b) biblioteka, która powinna obejmować wszystkie dziedziny nauk reprezentowanych w Instytucie i Muzeum, c) zbiór map, d) zbiory dydaktyczne.

B. Muzeum Morskie.

Muzeum składa się z 1. zbiorów Marynarki Wojennej, obejmujących: a) historię i rozwój marynarki, b) okręty wojenne i ich wyposażenie, c) broń torpedową, d) obronę wybrzeży; 2. zbiorów historyczno-gospodarczych, obejmujących: a) żeglarstwo w historycznym i etnograficznym ujęciu, b) budowę i urządzenia techniczne okrętów nowoczesnych, szczególnie budowę maszyn okrętowych, c) komunikację i handel morski oraz gospodarkę światową, d) urządzenia portowe i przybrzeżne, e) zawód i życie żeglarza, urządzenia okrętowe, f) ratownictwo, g) sporty wodne; 3. zbiorów oceano-

---

[1]) Podaję poniżej jedynie najważniejsze.

graficznych i instrumentarium, obejmujących: a) kształty i właściwości wybrzeży i basenów morskich, b) fizykę i chemię mórz, c) meteorologię morską i magnetyzm ziemski, d) geografię astronomiczną i nawigację, e) instrumenty i aparaty wyżej wymienionych grup; 4. zbiorów biologicznych i rybackich, obejmujących: a) warunki życia w środowisku morskim, b) życie zwierząt i roślin morskich, c) zwierzęta i rośliny morskie pożyteczne i ich geograficzne rozprzestrzenienie, d) rybołówstwo, e) przetwórstwo produktów morskich.

II. Władze naczelne. Rozdział ten opisuje w jakim stopniu Instytut i Muzeum podlegają władzom ministerstwa oraz uniwersytetu.

III. Inwentarz Muzeum. Zbiory Muzeum składają się z przedmiotów zakupionych, przekazanych ze zbiorów marynarki wojennej, oraz darowizn władz, instytucyj oraz osób prywatnych. Przedmioty nie nadające się więcej do wystawienia ich w Muzeum, mają być ze zbiorów wyłączone i przekazane innym muzeom albo sprzedane. Wyłączanie przedmiotów ze zbiorów marynarki wojennej może mieć miejsce jedynie za zgodą władz marynarki.

IV. Budżet i jego rozdział. A. Budżet Instytutu i Muzeum ustala ministerstwo na podstawie planu przedłożonego przez dyrektora Instytutu. Wydatki na utrzymanie zbiorów marynarki wchodzą w skład budżetu marynarki. B. Zakupy z stojących do dyspozycji funduszów dokonuje: 1. do zbiorów muzealnych dyrektor z kustoszami danych działów, za wiedzą kuratoriom Instytutu przy nabywaniu przedmiotów o wartości powyżej 3000 mk; 2. pomoce naukowe, książki i mapy itp. dyrektor oraz urzędnicy Instytutu; 3. wydatki na utrzymanie i administrację — dyrektor. C. Wydatki z funduszu, przeznaczone na prelegentów, kierowników kursów oraz pracowników naukowych, zatwierdza ministerstwo na podstawie projektu dyrektora Instytutu.

V. Nadzór i zarząd. A. Władzą naczelną jest Ministerstwo Oświaty. B. Instytutem zarządza trójosobowe kuratorium, w skład którego wchodzą przedstawiciel ministerstwa, marynarki oraz dyrektor Instytutu. C. Bezpośredni zarząd spoczywa w ręku dyrektora Instytutu, będącego przełożonym wszystkich pracowników Instytutu i Muzeum. Władzę swą wykonuje według statutu uniwersytetu oraz wskazań specjalnych. Zastępcą i pomocnikiem dyrektora jest asystent generalny, mianowany spośród kustoszów. D. Dyrektor bywa wspomagany przez obydwu kierowników oddziałów. E. Dla wypowiedzenia fachowej opinii w sprawach Muzeum zostają powołani dla poszczególnych działów doradcy.

VI. Personel. Personel Instytutu składa się z dyrektora, dwóch kierowników oddziałów, kustoszów (z których jeden spełnia równocześnie funkcje generalnego asystenta), delegata dla zbiorów marynarki, asystentów, pracowników technicznych i biurowych, oraz funkcjonariuszy niższych. Dyrektor reprezentuje Instytut na wydziale filozoficznym, jest profesorem zwyczajnym uniwersytetu. Kierownicy oddziałów są wykładowcami na uniwersytecie, prowadzą wykłady i ćwiczenia i kierują pracą naukową studiujących w Instytucie. Asystent generalny mianowany spośród kustoszów jest zastępcą i współpracownikiem dyrektora i czuwa nad stroną administracyjną Instytutu i Muzeum. Kustosze są kierownikami poszczególnych 4 działów muzealnych, zajmują się naukowym przygotowaniem zbiorów. Nie wolno im zasadniczo pełnić innych funkcyj poza przewidzianymi dla Instytutu i Muzeum. Delegat dla zbiorów marynarki jest osobą ściśle wtajemniczoną w sprawy marynarki, wyznaczoną przez władze marynarki. Podlega mu bezpośrednio pozostały personel zbiorów marynarki. Pracownicy naukowi tj.

asystenci i kartograf mają być użyci do prac i zamierzeń Instytutu. Personel biurowy. Przewidziany jest sekretarz. Funkcjonariusze niżsi, przeznaczeni do zarządu domem, pracy w Muzeum, obsługiwania Instytutu, zostają zatrudnieni w miarę potrzeby. Służbowy ich ubiór ma być zbliżony krojem do żeglarskiego — ze względu na charakter Instytutu i Muzeum.

Działalność odczytowa.

Skierowanie uwagi szerokich mas społeczeństwa ku sprawom morskim można osiągnąć w krótkim okresie czasu i przy stosunkowo małym nakładzie finansowym, przez akcję propagandową w postaci publicznych popularnych odczytów. Na organizację tychże położono w Instytucie z miejsca duży nacisk i osiągnięto dobre rezultaty. Rozbudowa akcji propagandowej nie przedstawiała większych trudności. Dysponowano środkami pieniężnymi, a przede wszystkim dużą ilością prelegentów, którzy umieli popularnie przedstawić szerokim masom słuchaczy poszczególne zagadnienia, doprowadzając w ten sposób do zrozumienia znaczenia morza dla narodu, wzbudzenia zainteresowania morzami, wybrzeżami i portami, zjawiskami zachodzącymi w głębiach oceanów, życiem organicznym wód, rybołówstwem, handlem morskim, żeglugą i marynarką wojenną.

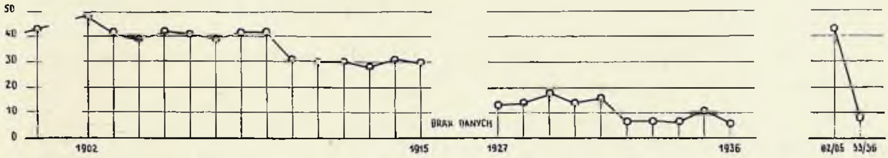
Odczyty popularne odbywają się w miesiącach zimowych, od listopada do marca, rozpoczynają się o 20 i trwają około półtorej godziny.

Już w roku 1900, kiedy to zajmowano się urządzaniem Instytutu, zapoczątkowywano zbiory przyrządów i bibliotekę, napotykając przy tym na duże trudności, ponieważ pomieszczenia Instytutu nie były jeszcze wykończone i ulegały stopniowej przebudowie — w czasie tym urządzono 43 odczyty popularne, które objęły zagadnienia następujące: 1) oceanografia ogólna (Meinardus), 2) astronomia i nawigacja, 3) budowa dna mórz (Philipphi), 4) zwierzęta morza, 5) roślinność morza, 6) rośliny morskie niemieckich wybrzeży, 7) niemieckie oceaniczne ekspedycje badawcze, 8) morza polarne (Drygalski), 9) morze w życiu narodów, 10) żegluga, 11) porty handlu światowego, 12) etapy rozwojowe żeglugi, 13) rozwój komunikacji światowej, 14) żegluga w Azji Wschodniej, 15) znaczenie historyczne potęgi na morzu, 16) rozwój i zastosowanie statków wojennych.

Duże tempo z jakim się akcja odczytowa rozwinęła, należy przypisać temu przede wszystkim, że bez trudności znaleziono odpowiednich prelegentów. Sama zaś propaganda odczytów odbywała się w ten sposób, że rozsyłano do poszczególnych instytutów, związków, organizacyj i zainteresowanych osób zawiadomienia o odczytach.

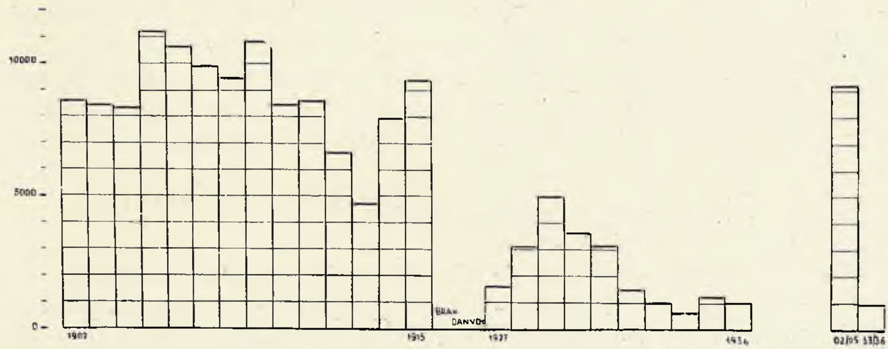
Z tabeli przedstawiającej ilość odczytów popularnych i frekwencję słuchaczy (ogólnie i średnio) można odczytać dzieje i nasilenie akcji odczytowej. Uwidacznia się to jeszcze lepiej na wykresach.

Już w roku 1900 [1]), w pierwszym roku systematycznej i zorganizowanej akcji odczytowej, urządzono wykładów 43 (ryc. 2). W roku 1901,



Rys. 2. Ilość odczytów popularnych urządzanych przez Instytut w latach 1900—1936. W kierunku pionowym - ilość odczytów, w poziomym - ilość lat. — The number of popular readings of the Institute from 1900—1936. Vertically - the quantity of lectures, horizontally - the quantity of years.

wskutek przebudowy sali wykładowej i braku odpowiednego pomieszczenia odczyty nie odbyły się w ogóle. Natomiast już w roku 1902 urządzono ich 48, jest to największa ilość odczytów popularnych w jednym sezonie. Do roku 1908 liczba odczytów utrzymuje się na poziomie około 40. Odczyty oceanograficzne odbywają się już nie tylko w samym Berlinie, ale i w Dreźnie, Stuttgarcie, Szczecinie, Gdańsku, Królewcu, Drossen i Wilhelmshaven. Od roku 1918—1921 odczyty były zawieszone, wznowiono je w roku 1921, w mniejszym niż przed wojną zakresie, bo około 15. W czasach ostatnich (1932—36) liczba odczytów jeszcze więcej się zmniejszyła, wynosi średnio 8; w porównaniu z cyfrą średnio 43 odczytów z czasokresu 1902—05 jest to bardzo mało.



Rys. 3. Frekwencja słuchaczy na odczytach popularnych. Jedna kratka oznacza 1000 osób. Z prawej zestawiono średnie z okresu czteroletniego 1902/05 oraz 1933/36. — Frequentation to popular readings. One square denotes 1000 persons. To the right the evidence of four-years periods 1902/05 and 1933/36.

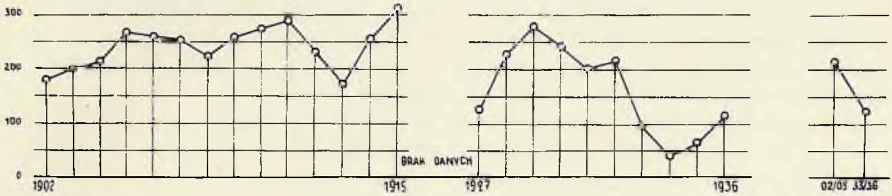
[1]) Są to lata akademickie: dane pochodzą z op. cit. 3.

Tabela I.

	Odczytów	Słuchaczy	Średnio	Odczytów	Słuchaczy	Średnio
1900	43	8.815	205	—	—	—
1901	—	—	—	—	—	—
1902	48	8.572	179	43	9.140	215
1903	42	8.437	201			
1904	39	8 349	214			
1905	42	11.202	267			
1906	41	10.624	259	—	—	—
1907	39	9.883	253	—	—	—
1908	42	9.437	224	—	—	—
1909	42	10.824	258	—	—	—
1910	31	8.466	273	—	—	—
1911	30	8.594	287	—	—	—
1912	30	6.684	230	—	—	—
1913	28	4.745	170	—	—	—
1914	31	7.928	255	—	—	—
1915	30	9.363	312	—	—	—
			brak danych			
1927	13	1.626	125	—	—	—
1928	14	3.133	224	—	—	—
1929	18	5.012	278	—	—	—
1930	14	3.644	239	—	—	—
1931	16	3.168	198	—	—	—
1932	7	1.508	215	—	—	—
1933	7	1.025	146	8	980	129
1934	7	637	90			
1935	11	1.265	115			
1936	6	992	165			

Frekwencja roczna słuchaczy (ryc. 3) bywała zmienna i wykazuje zależność od ilości urządzonych odczytów i od ogólnego nastawienia narodu ku sprawom morskim. W okresie czteroletnim 1902—05 było średnio rocznie 9.140 słuchaczy, w okresie czteroletnim 1932—36 tylko 980 słuchaczy. Widzimy z tego, że zakres działalności propagandowo-odczytowej zmniejszył się — w porównaniu z okresem przedwojennym — prawie dziesięciokrotnie.

Ciekawie przedstawia się średnia frekwencja publiczności na poszczególnych odczytach (ryc. 4), odzwierciedlając do pewnego stopnia ogólną



Rys. 4. Frekwencja średnia na poszczególny odczyt. Charakterystyczny jest wzrost w okresie przedwojennym i maksimum w roku 1915, oraz zmniejszanie się w okresie powojennym i minimum w roku 1934. — Average frequentation to a separate lecture. Characteristic is the growth in the pre-war period and the maximum in 1915, the diminution in the post-war period with the minimum in 1934.

psychozę narodu niemieckiego. I tak — z chwilą wybuchu wojny światowej wzrosło zainteresowanie ogółu marynarką wojenną i sprawami morskimi, liczba zwiedzających Muzeum osiągnęła w tym czasie swoje maksimum, tak samo też średnia frekwencja na poszczególny odczyt osiągnęła swoje maksimum: w roku 1915 było na odczytach przeciętnie po 312 słuchaczy. W czasach powojennych frekwencja się zmniejsza — podobnie jak ochłonął nieco entuzjazm dla spraw morskich. A w okresie 1932—36, w chwilach w których uwaga narodu była wskutek przemian politycznych do pewnego stopnia odwrócona od spraw morskich, przeciętna liczba słuchaczy zmniejszyła się do ilości 129 na odczyt.

Można więc stwierdzić, że intensywność akcji odczytowej, frekwencja publiczności i zasięg oddziaływania się zmniejszyły. Gdyby to miało miejsce u nas, w Polsce, uważalibyśmy to za objaw ujemny.

Celem lepszego wykorzystania nakładu pracy poszczególnych prelegentów oraz rozszerzenia zakresu oddziaływania propagandowego, publikuje się część wykładów w postaci broszurek. Należy to już jednak do zakresu działalności wydawniczej Instytutu.

Działalność wydawnicza.

Wydawnictwa Instytutu możemy podzielić na popularno-naukowe i naukowe.

Niektóre z popularnych odczytów wygłoszonych w Instytucie bywają ogłaszane drukiem w popularnym wydawnictwie pt. „Meereskunde". Dotychczas ukazało się 200 zeszytów, każdy objętości około 40 stron. Redagowaniem ich zajmowali się Dinse (tom I—IV) oraz Stahlberg (tom V—XVI). Poniżej podaję nazwy autorów i tytuły [12], dla zorientowania co do jakości poruszanych zagadnień:

Abel: Ssaki morskie, ich pochodzenie i rozwój. Andriano: Niemiecki sport żeglarski. Behrmann: Podróż do niemieckiej Nowej Gwinei. Ochrona lądu na wybrzeżach niemieckich. Borkum, studium o wybrzeżach i wydmach. Böhnecke: Z Niemiecką Atlantycką Ekspedycją na statku badawczym „Meteor". Braun: Komunikacja na morzach Europy Północnej. Oznaczanie wieku osadów morskich. Wybrzeża i porty Finlandii. Brühl: Bursztyn, złoto Północy. Brie: Imperializm Brytyjski. Van Calker: Reichstag a wolność mórz. Doseck: Od żaglowca do statku motorowego. Cramme: Port i zaplecze Gdańska. Daenell: Walka mocarstw o Amerykę Południową i Środkową. Dinse: Korsarstwo. Doflein: Walki trawlerów. Nowe badania w dziedzinie biologii głębin. Duge: Podróże wypoczynkowe na statkach rybackich. Ebeling: Porozumiewanie się poprzez oceany. Engelhardt: Węgiel angielski i jego zamorskie wędrówki. Wybuch wojny na Wyspach Hawajskich. Engert: Legenda o latającym Holendrze. Morze jako symbol. Eulenburg: Siły lecznicze morza. Ficke: W obozach koncentracyjnych Afryki Francuskiej, opowiadanie jeńca. Fischer: Porty Marokka. Fowler: Życie w głębinach oceanów. Franz: Flądra, pożyteczna ryba niemieckich mórz. Stan obecny i przyszłość niemieckich kolonii. Glaesner: Wycieczka do San Sego nad Adriatykiem. Środki obronne i ochrona zwierząt morskich. Triest i Wenecja. Goedell: Przez cieśninę Magellana. Groos: Podróż dookoła świata na statku „Hamburg". Grötsch: Służba iskrowa na pokładzie statku handlowego. Hambruch: Żeglarstwo na Karolinach i Wyspach Marshalla. Hartmeyer: Rafy koralowe Indyj Zachodnich. Hartwig: Chilijski przemysł saletrzany. Hassert: Komunikacja światowa. Heiderich: Triest. Henking: Morze jako źródło produktów spożywczych. Hennig: Niemiecka polityka kablowa wyzwoleniem spod angielskiego monopolu. Współzawodnictwo komunikacji lądowej i morskiej. Hennig: Telegraf bez drutu łącznikiem na morzach podczas wojny światowej. Zaczątki żeglarstwa na Oceanie Indyjskim. Zagadka Atlantydy. Herkner: Przyszłość niemieckiego handlu zagranicznego. Herrmann: Podróże Odysseusza. Hochstetter: Koniec angielskiego handlu niewolnikami w r. 1806/07, rozdział z dziejów angielskiej polityki żeglugowej. Höfer: Przygody w ujściu La Platy. Hoeniger: Znaczenie dziejowe odcięcia państwa od morza. Holzhauer: Kilonia i Wilhelmshaven. Hupfeld: Niemieckie państwo kolonialne przyszłości. Isermeyer: Odbudowa niemieckiej floty handlowej. Kirchhoff: Dobrobyt Anglii a wszechwładza na morzu. Koch: 40 lat Schwarz-Weiss-Rot. Zbrojenia a życie gospodarcze. Niemiecki przemysł hutniczy a marynarka wojenna. Kohlschütter: Pomiary żeglarskie. Köster: Żegluga w starożytności. Żegluga u starożytnych Egipcjan. Ozdabianie okrętu. Ostia, miasto portowe Rzymu. Baśnie i czary morskie. Krainer: Rozwój maszyn okrętowych. Krebs: Porty Adriatyku. Kross: Podróże niemieckiego żeglarza. Krüger: Dwa lata w Londynie podczas wojny światowej. Laas: Budowa okrętów w Ameryce, podczas pokoju i wojny. Lehmann: Na wyspach Färöer. Lorey: Czynności pierwszego oficera na statku wojennym. Lübbert: Niemieckie rybołówstwo pełnomorskie. Brytyjskie rybołówstwo pełnomorskie. Islandia i jej zagadnienia gospodarcze. Lütgens: Na żaglowcu dookoła Kap Horn. Valparaiso i wybrzeże saletrzane. Manes: Morza Południowe podczas wojny światowej. Mangold: Światło organiczne w głębiach morskich. Manthey: Obydwa „Meteory" marynarki niemieckiej. Okręt „Hohenzollern". Marcus: Dolny Dunaj i jego rybołówstwo. Maydorn: Pierwszy niemiecki nurkowiec. Mecking: Lód na morzach. Znaczenie historyczne, klimatyczne i żeglarskie Golfstromu. Z Singapore do Yokohamy. Porty Japonii i ich rozwój. Merz: Klimat kontynentalny i oceaniczny. Państwa Europy Południowej podczas wojny światowej. Morzoznawstwo a gospodarka i państwo. Methner: Porty niemieckiej Afryki Wschodniej. Meuss: Flaga pruska. Flaga niemiecka. Meyer: Teraźniejszość i przyszłość niemieckich kolonii. Michaelsen:

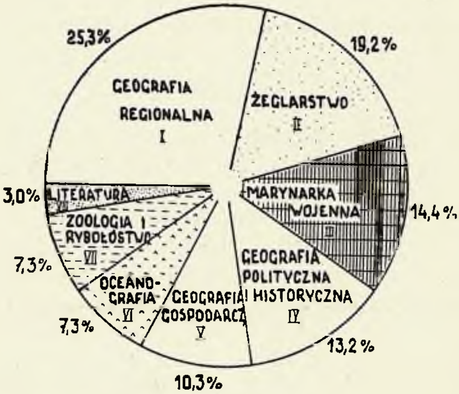
Porty kontynentu nad Morzem Północnym. Olbrzymy wśród morskich statków. Nowoczesny statek pasażerski. Michelsen: Katastrofy łodzi podwodnych, ze szczególnym uwzględnieniem wypadku na „U 3". Mohr: Problemy polityczne zachodniej części Morza Śródziemnego. Niemiecka praca kulturalna na Bliskim Wschodzie. Konstantynopol i zagadnienia cieśnin. Francja i Marokko. Moslé: Japonia i jej postawa w polityce światowej. Neuberg: Morskie prawo wojenne. Nippoldt: Zjawiska magnetyczne na morzu. Oettinger: Barwa wody. Patschke: Z Pernambuco do Porto Alegre. Obrazy z północnej Brazylii. Penck: Muzeum Morskie. Port Nowego Jorku. Tsingtau. Penck: Naturalne granice Rosji. Pfeil: Perspektywy i możliwości gospodarcze Marokka. Pohle: Petersburg. Ryga. Reuter: Handel na Batłyku a rolnictwo. Roloff: Wyprawa Egipska jako środek walki przeciwko Anglii. Rühl: San Francisco. Antwerpja. Podstawy włoskiego imperializmu. Rziha: Dunaj jako droga okrętowa. Sario: Północne Dardanele. Schlenska: Na statku „Möve", obrazy z działalności pomiarowej marynarki wojennej. Schmidt: Budowa wału łączącego Sylt i zdobywanie lądu na wybrzeżach Szlezwigu. Osuszanie Zuidersee. Schneider: Flota niemiecka w Dardanelach. Schnell: Lotnictwo morskie. Schrameier: Niemiecko-chińskie stosunki handlowe. Schroedter: Wojna światowa a działalność floty handlowej. Schuchardt: Handel zagraniczny Stanów Zjednoczonych. Schulze: Przepisy i zwyczaje na statkach. Lubeka, port i drogi wodne. Najważniejsze porty Kanału i ich znaczenie podczas wojny. Edynburg, Glasgow, Liverpool. Spethmann: Wybrzeże angielskiej Riviery. Morze i wybrzeże od Rugii po Alsen. Spies: Anglicy jako naród wyspiarski. Werbowanie żołnierzy w angielskiej armii i flocie. Spiess: Powstawanie niemieckich map morskich. Stahlberg: Nasze złoża potasowe, podarunek morza. Pomiary głębokości morza. Stieder: Lewantyńskie podróże niemieckich kupców w XVI stuleciu. Stubmann: Przeszłość i przyszłość niemieckiej żeglugi. Thierfelder: Parowiec „Kronprinz Wilhelm" w roli krążownika pomocniczego w r. 1914/15. Thierry: Wolne hanzeatyckie miasto Brema. Treusch: Ataki drogą powietrzną na Anglię. Triepel: Przemyt i blokada. Tschermak: Stacja zoologiczna w Neapolu. Vogel: Nordyjscy żeglarze średniowiecza. Wędrówka przez stare holenderskie porty. Nazwy okrętów jako zwierciadło charakteru różnych narodów i epok. Nadmorskie położenie w zmianach dziejowych Niemiec. Niemiecka marynarka handlowa XIX wieku. Zamorski eksport zboża. Niemcy odparte i ścieśnione. Napady na Wyspy Brytyjskie. Hugo Grotius i pojęcie wolności mórz. Waetge: Stanowisko Argentyny w gospodarce światowej. Wallroth: Handel na Bałtyku. Weigold: Ptasie rezerwaty na Morzu Północnym. Wenke: Skrzydlaci mieszkańcy mórz. Wittmer: Torpeda jako broń. Obsada i wyszkolenie personelu okrętu wojennego. Taktyka floty w przeszłości a obecnie. Zahn: Zaprowiantowanie okrętu. Służba wewnętrzna na statku. Służba bezpieczeństwa na statku.

Wymienione powyżej tytuły tych zeszytów dają obraz różnorodności tematów i ich szerokiego zakresu. Więcej jeszcze mówi ujęcie powyższego w pewne grupy (ryc. 5); otrzymujemy przez to do pewnego stopnia obraz działalności i tendencyj propagandowych Instytutu. Według treści przedstawia się to następująco:

Geografia regionalna	25,3%
Żeglarstwo, żegluga, technika okrętowa . .	19,2%
Wojna i marynarka wojenna	14,4%
Geografia polityczna i historyczna . . .	13,2%

Geografia gospodarcza	10,3%
Oceanografia fizyczna	7,3%
Zoologia i rybołówstwo	7,3%
Literatura i sztuki piękne	3,0%

Na plan pierwszy wysuwają się zagadnienia regionalne. Nic w tym dziwnego, bo opisując dalekie lądy i morza wzbudza się zainteresowanie do zagadnień morskich, poza tym dział ten jest z natury rzeczy najbogatszy i choćby dlatego wybija się ponad inne. Żeglarstwo, żegluga i technika okrętowa są obiektem interesującym czytelnika, nawet najmłodszego. Zagadnienia związane z wojną i marynarką wojenną są potraktowane bardzo obszernie; uwidacznia się tu z jednej strony zainteresowanie ogółu narodu, a z drugiej strony fakt, że działalność propagandowa w tym kierunku rozwija się znacznie, zgodnie z tendencjami wychowawczymi Rzeszy. Odnosi się to również do Muzeum Morskiego. Najmniej uwagi poświęcono tematom tyczącym literatury i sztuk pięknych; pięć razy mniej niż zagadnieniom wojennym.



Rys. 5. Wydawnictwo popularne „Meereskunde" według poruszanych zagadnień. — The popular publication „Meereskunde" according to it's problems:
I — Regional Geography,
II — Sailing,
III — Navy,
IV — Political and Historical Geography,
V — Economics,
VI — Oceanography,
VII — Zoology and Fishing,
VIII — Literature.

W roku 1932 zapoczątkowano nowe wydawnictwo zbiorowe pt. „Morze w popularnym opisie"; poszczególne rozdziały tych książek są opracowane przez specjalistów danej dziedziny a całość, wyposażona w całostronne fotografie i barwne tablice, przedstawia się bardzo efektownie. Jest to wydawnictwo przeznaczone dla czytelnika wykształconego. Dotychczas ukazało się 6 tomów. 1) „Księga bieguna" opisująca najnowsze wyprawy badawczo-naukowe do krajów Arktydy i Antarktydy. 2) „Komunikacja powietrzna ponad oceanami". 3) „Księga głębin morskich". 4) „Żegluga oceaniczna na niemieckich okrętach". 5) „Zdobywanie ziemi uprawnej na wybrzeżu". 6) „Geografia polityczna oceanów".

„Publikacje Instytutu Morskiego przy Uniwersytecie Berlińskim" są wydawnictwem naukowym; wychodzą one w dwóch seriach: A. Geograficzno-przyrodniczej (35 pozycyj) i B. Historyczno-gospodarczej (15 pozycyj).

Największym sukcesem działalności naukowej i wydawniczej Instytutu są wyniki wyprawy atlantyckiej „Meteora". Zebrano podczas niej ogromny materiał naukowy a opracowanie jego trwa już 10 lat. Publikacja ta, wydawana przez dyrektora Instytutu Defanta nosi nazwę „Wyniki naukowe Niemieckiej Atlantyckiej Ekspedycji na statku badawczo-pomiarowym „Meteor". Dotychczas ukazało się 9 tomów, dalsze są w opracowaniu.

Poza tym ukazują się prace naukowe Instytutu w różnych wydawnictwach periodycznych niemieckich i zagranicznych.

Działalność pedagogiczna.

Wykłady, seminaria i ćwiczenia prowadzone w Instytucie Morskim mają jako motyw przewodni morze oraz stosunek człowieka do morza. Wykłady uniwersyteckie są przeznaczone przede wszystkim dla studentów uniwersytetu i innych wyższych uczelni, niektóre zaś zagadnienia powinny również zainteresować oficerów marynarki wojennej i handlowej oraz sfery nauczycielskie [4].

W roku 1902 ukazał się spis tematów wchodzących w zakres przyszłej działalności pedagogicznej Instytutu [26]. Wyróżniono w nim działy następujące:

A. Geograficzno-przyrodniczy. I. Zagadnienia fizyczno-matematyczne: 1) kształt kuli ziemskiej ze szczególnym uwzględnieniem mórz, 2) sposoby astronomicznego oznaczania położenia oraz pomiary wybrzeży, 3) kartografia, 4) geofizyka i magnetyzm, 5) fizyka mórz, 6) meteorologia morska, 7) naukowe podstawy nawigacji. II. Zagadnienia geograficzne: 8) oceanografia ogólna, 9) oceanografia regionalna, 10) wybrzeża i porty, 11) rzeki. III. Zagadnienia biologiczne: 12) biologia ogólna mórz, 13) biologia szczegółowa, 14) występowanie i otrzymywanie produktów pożytecznych. IV. Zagadnienia antropogeograficzne: 15) osadnictwo i komunikacja, ze szczególnym uwzględnieniem wybrzeży i wysp, 16) pierwotne budownictwo okrętowe i żegluga. V. Zagadnienia historyczne: 17) historia odkryć, 18) dzieje wypraw polarnych, 19) historia naukowych eksploracyj morskich, 20) rozwój komunikacji morskiej i lądowej, 21) historia nawigacji i instrumentów nawigacyjnych, 22) dzieje map morskich.

B. Żeglarsko-gospodarczy [1]). I. Zagadnienia gospodarcze: 1) komunikacja światowa i jej środki, 2) handel światowy, szczególnie handel

[1]) Podział ten ma tę wadę, że wyróżnia działy: geograficzno-przyrodniczy i żeglarsko-gospodarczy (nautisch-volkswirtschaftliche Abteilung), podczas gdy w innych wypadkach wyróżniano zawsze działy: geograficzno-przyrodniczy i historyczno-gospodarczy.

morski, 3) przedsiębiorstwa i towarzystwa okrętowe, 4) polityka okrętowa, 5) zagadnienia emigracyjne i kolonialne, 6) rybołówstwo, 7) żeglarstwo jako zawód. II. Zagadnienia techniczno-żeglarskie: 8) budownictwo okrętowe, 9) środki techniczne wojen morskich, 10) urządzenia techniczne żeglugi nowoczesnej, 11) nawigacja, 12) budownictwo przybrzeżne. III. Zagadnienia prawnicze: 13) międzynarodowe prawo morskie, 14) morskie prawo wojenne. IV. Zagadnienia historyczne: 15) dzieje budownictwa okrętowego, 16) dzieje wojen morskich, 17) historia handlu morskiego i kolonizacji, 18) dzieje morskie poszczególnych narodów, epok historycznych i części świata.

Zakreślonego powyżej planu trzymano się wiernie od chwili powstania Instytutu aż do czasów obecnych. Tak np. w semestrze letnim 1938 roku [18] prowadzono następujące wykłady, seminaria i ćwiczenia. Defant: Falowanie, przypływ i odpływ morza (2 godz. tyg.), Barometryczne pomiary wysokości (1 godz. tyg.), Kolokwium oceanograficzne (wspólnie z Wüstem, co dwa tygodnie). Wüst: Oceany (2 godz. tyg.), Ćwiczenia oceanograficzne (2 godz. tyg.). Möller: Obszary pustynne (2 godz. tyg.), Ćwiczenia praktyczne nad jez. Sakrowskim (co dwa tygodnie, całodziennie), Wycieczki geograficzno-hydrograficzne (co dwa tygodnie, całodziennie).

Przy rozpatrywaniu działalności pedagogicznej nie należy zapominać o tym, że do roku 1921 Instytut i Muzeum Morskie oraz Instytut Geograficzny pozostawały pod jednym kierownictwem. Nie sposób przeprowadzić granicę między zagadnieniami opracowanymi w tych dwóch instytutach i stąd też zachodzi ścisła współpraca. Na wykładach profesorów Instytutu Morskiego większość słuchaczy stanowią studenci geografii; tak samo w wycieczkach naukowych krajowych i zagranicznych brali udział nietylko studiujący oceanografię jako przedmiot główny, lecz przede wszystkim studenci geografii.

Ogromne znaczenie mają ćwiczenia praktyczne na jeziorze Sakrowskim na południowy-zachód od Berlina. Jezioro Sakrowskie jest to jezioro rynnowe o 3 km długości, 350 m średniej szerokości i głębokości dochodzącej do 36 metrów [22]. Od roku 1927 otrzymał tu Instytut kilka pomieszczeń, w których urządzono również laboratorium do badań jeziernych. W ćwiczeniach na jeziorze Sakrowskim brało w ostatnich latach udział 5—10 osób; po zapoznaniu się z instrumentologią i po praktyce mogą one samodzielnie prowadzić badania. W pracy szkoleniowej był zawsze Instytut wspomagany przez władze, instytucje i osoby prywatne. Pracownicy i studenci Instytutu przeprowadzali badania na statkach kablowych, statkach-latarniach, oraz w stacjach biologicznych nad Morzem Północnym oraz Adriatykiem. Bywały w dziejach Instytutu

różne nastawienia: raz kładziono większy nacisk na zagadnienia przyrodnicze, raz na zagadnienia gospodarcze i kolonialne; w czasach ostatnich prace oceanograficzne poszły pod wpływem Defanta w kierunku geofizykalnym oraz meteorologicznym.

Działalność naukowo-badawcza i stosunki międzynarodowe.

W początkach istnienia Instytutu praca naukowa poszła przede wszystkim w kierunku organizacji oraz opracowywania zbiorów Muzeum. Pracownicy Instytutu zwiedzali urządzenia instytutów i muzeów morskich amerykańskich, angielskich, francuskich, belgijskich, holenderskich i innych, badając zastosowanie urządzeń i zbiorów [1, 5].

Nie sposób wyliczyć wszystkie prace naukowo-badawcze przeprowadzone przez pracowników Instytutu [3, 10, 22]. W latach 1901—1903 poprowadził Drygalski wielką ekspedycję na Antarktydę. W r. 1906 przeprowadzali Stahlberg i Wenke pomiary na statku kablowym na Atlantyku. W r. 1907 badał Brühl wybrzeża Jutlandii. W r. 1908 Wenke opracowywał urządzenia muzealne według zwiedzonych w Stanach Zjednoczonych, Merz badał zatokę Triesteńską, poza tym pracowano na statkach-latarniach w ujściu Łaby. W r. 1909 Penck (dyrektor Instytutu i Muzeum Morskiego i Instytutu Geograficznego) przeprowadza badania na Dalekim Wschodzie. W latach 1910 i 1911 przeprowadza Instytut wspólnie z Helgolandzką Stacją Biologiczną obserwacje na Morzu Północnym, a Brühl badania na Morzu Martwym. W r. 1912 pracuje w Stanach Zjednoczonych Rühl, w Danii Brühl, poza tym przeprowadza się badania na Morzu Północnym i Bałtyku. W r. 1913 dokonywano pomiarów jezior Alpejskich. W r. 1914 Brühl pracuje w niemieckiej Afryce Wschodniej. Od chwili wybuchu wojny światowej ujawnia się ścisła współpraca Instytutu z marynarką wojenną. Na życzenie władz marynarki opracowuje Merz wysokość oraz postępowanie fal przypływu na morzach północno-zachodnio-europejskich, co miało doniosłe znaczenie dla działań niemieckich łodzi podwodnych i minowców. W r. 1917 i 1918 przeprowadza Merz badania nad prądami Dardaneli i Bosforu, również oczywiście dla celów wojskowych. W r. 1922 przeprowadza się badania na Atlantyku, na zachód od Hiszpanii.

Z wszystkich poczynań naukowo-badawczych Instytutu najwięcej wyników i zdobyczy naukowych dała Niemiecka Atlantycka Ekspedycja na „Meteorze", która miała miejsce w latach 1925—27. Ekspedycja na „Meteorze" nie była wprawdzie dziełem samego Instytutu, zaznaczyła się jednak w niej w wysokim stopniu inicjatywa pracowników Instytutu. Przed wyprawą zebrano i opracowano materiał

poprzednich atlantyckich ekspedycji; według niego przygotowano plan badań dla „Meteora". W porozumieniu z wytwórniami aparatów pomiarowych (24, 26) przygotowano i przerobiono przyrządy według ostatnich doświadczeń. Pod kierownictwem Merza wzięli w wyprawie udział pracownicy naukowi Instytutu Wüst, Böhnecke i Meyer; gdy w r. 1925 zmarł Merz, na jego miejsce w skład ekspedycji wszedł Defant. Ścisłej współpracy i poparciu władz i instytucyj marynarki zawdzięcza się otrzymanie statku pomiarowego i wyposażenie go w odpowiednie przyrządy i wyszkoloną w pracach pomiarowych załogę. Zebrane podczas dwóch lat pracy w terenie wyniki i spostrzeżenia opracowywano następnie głównie w Instytucie, dla uzyskania odpowiedniego miejsca opróżniono nawet część pomieszczeń Muzeum Morskiego. Od roku 1929 kontynuuje się badania Atlantyku, na północnych jego wodach.

Dorobek naukowy Instytutu umożliwia opracowywanie wszystkich mórz. Stąd też utrzymuje Instytut kontakt z licznymi światowymi instytucjami oceanograficznymi, a pracownicy naukowi Instytutu i Muzeum są czynnymi członkami zagranicznych i niemieckich towarzystw naukowych.

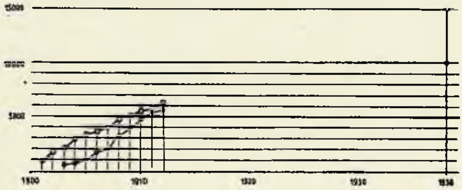
Znalazł się zawsze pełen autorytetu kierownik i dyrektor Instytutu, znaleźli się pracownicy, młodzi przeważnie lecz pełni zapału; można było w tych warunkach prowadzić akcję badawczo-naukową.

Biblioteka, zbiór map, przeźrocza.

W początkach organizacji Instytutu, przy układaniu projektów wyposażenia przyszłego instytutu i Muzeum [4], zakreślono następujące ramy dla mającej powstać biblioteki: „Jedną z głównych potrzeb Instytutu jest dobrze wyposażona biblioteka i zbiór map. Zasady rozbudowy jak i ograniczenia co do treści nie dadzą się jeszcze ustalić, w każdym razie biblioteka będzie musiała być ogromną, żeby mogła objąć wszystkie dziedziny opracowywane w Instytucie i reprezentowane w Muzeum. Będzie zawierała przede wszystkim zagadnienia żeglugi, komunikacji światowej, historii odkryć, nawigacji i oceanografii fizycznej. Przy zakładaniu biblioteki należy sobie ostateczny cel postawić wysoko, a przy kompletowaniu poszczególnych dziedzin należy uwzględniać w równym stopniu książki wydane w języku niemieckim jak książki w językach obcych".

Biblioteka liczy obecnie około 15.000 tomów, zbiór map około 10.000 sztuk. W pierwszych latach istnienia Instytutu ogłaszano w sprawozdaniach rocznych stan biblioteki [3]. Widzimy tu, jak wzrastał stan posiadania (ryc. 6). Biblioteka bywała kilkakrotnie — w miarę zyskiwania

nowych pomieszczeń dla Instytutu — katalogowana. Do roku 1910 zajmował się nią Dinse, kładąc głównie nacisk na kompletowanie działu oceanograficznego. Od r. 1910—1912 zarządzał zbiorem Merz. Od chwili gdy do Instytutu włączono seminaria geografii gospodarczej, rozbudowuje się pod kierownictwem Rühla dział geografii gospodarczej, ogólnej i regionalnej. Ogólnie biorąc — dąży się do zupełnego skompletowania literatury z dziedziny oceanografii, hydrografii i meteorologii morskiej.



Rys. 6. Stan biblioteki i zbioru map w latach 1900—1912 i w roku 1938, według danych z op. cit. 2 oraz informacyj ustnych. — The state of the library and of the collection of maps from 1900—1912 and in 1938 made up from the data in op. cit. 2 and oral informations.

Od czasu ostatniej przebudowy Instytutu zajmuje biblioteka trzy sale (ryc. 1, B), jedna z nich posiada dla lepszego wykorzystania miejsca ganek ze schodami (ryc. 7). Pomieszczenie biblioteki jest oddzie



Rys. 7. Sala główna biblioteki Instytutu — The main room of the library of the Institute.

lone od pozostałych metalowymi drzwiami samozamykającymi się, dostęp do książek jest więc możliwy tylko dla osób posiadających klucz, który otrzymuje się za jednorazowym pisemnym zezwoleniem dyrektora Instytutu. Oprócz książek i czasopism skatalogowanych istnieje bogaty dział czasopism bieżących, przeważnie w języku niemieckim i angielskim.

Rozkład biblioteki jest przejrzysty a orientację ułatwiają dwa katalogi: alfabetyczny i działowy, oraz kilka spisów podręcznych. Według treści książek otrzymano działy następujące:

A. Pomocnicze nauki (humanistyczne): 1. Bibliotekarstwo i urządzanie muzeów, 2. Ogólne katalogi i recenzje, 3. Słowniki, 4. Bibliografia i humanistyczne nauki pomocnicze geografii, 5. Katalogi bibliotek i spisy wydawnictw, 6. Katalogi zbiorów map morskich i spisy map, 7. Przewodniki po muzeach i wystawach, 8. Dzieje nauk.

B. Historia geografii, dzieje odkryć, historia kartografii: 1. Historia geografii, 2. Ogólne dzieje odkryć, 3. Okres starożytny i średniowiecze, 4. Okres odkryć, 5. Biografie, 6. Historia kartografii.

Bh. Pomocnicze nauki (ścisłe): 1. Matematyka, 2. Fizyka (z ogólną hydrografią), 3. Chemia, 4. Meteorologia ogólna, 5. Meteorologia morska, 6. Pogodoznawstwo, 7. Pogodoznawstwo morskie, 8. Klimatologia ogólna, 9. Klimatologia regionalna.

C. Geografia ogólna: 1. Geografia matematyczna, 2. Geografia fizyczna, 3. Bibliografia, 4. Geofizyka, 5 i 6 vacat, 7. Ruchy pionowe kontynentów, przesuwanie się linii brzegowych mórz, 8. Wybrzeża morskie i wyspy, 9. Poszczególne typy wybrzeży.

D. Oceanografia ogólna: 1. Prace dydaktyczne, encyklopedie, stacje i instytuty oceanograficzne, przyczynki i zbiory oceanograficzne, 2. Większe wyprawy i ekspedycje naukowe, 3. Wyprawy dookoła kuli ziemskiej, popularne opisy podróży morskich, 4. Morze w sztuce.

E. Morfologia i hydrografia: 1. Instrumenty i urządzenia oceanograficzne, tabele hydrograficzne, dzienniki okrętowe, 2. Morfologia basenów morskich, 3. Woda i jej właściwości, 4. Ruchy falowe, 5. Prądy, 6. Przypływ i odpływ.

F. Ocean Atlantycki i morza poboczne: 1. Dane ogólne, 2. Morza na północ od Europy, 3. Morza niemieckie (Morze Północne, Bełt, Kattegat i Skagerrak, Zuidersee(?), Bałtyk(?), 4. Wody Brytyjskie, 5. Ocean Atlantycki, 6. Międzymorze środkowo-amerykańskie, 7. Morze Śródziemne (prócz Adriatyku), 8. Klimat Morza Śródziemnego, 9. Adriatyk, 10. Morze Czarne.

G. Oceany Indyjski i Spokojny, regiony polarne: 1. Ocean Indyjski i morza poboczne, 2. Międzymorze australijsko-azjatyckie, 3. Morza poboczne wschodnio-azjatyckie, 4. Ocean Spokojny i morza poboczne, 5. Badania mórz i krajów polarnych, 6. Arktyda, 7. Antarktyda.

Gfl. Rzeki i jeziora: 1. Ogólnie, 2. Regionalnie.

Gf. Rzeki: 1. Potamologia ogólna, 2. Rzeki Europy Środkowej, 3. Inne rzeki europejskie, 4. Rzeki innych części świata.

Gl. Jeziora i bagna: 1. Limnologia ogólna, 2. Jeziora Europy Środkowej, 3. Inne jeziora europejskie, 4. Jeziora innych części świata.

H. Biologia mórz: 1. Biologia ogólna, 2. Badania biologiczne, warunki życia w morzach, 3. Faunistyka, 4. Ssaki morskie, 5. Ptaki morskie, 6. Gady, płazy i ryby morskie, 7. Bezkręgowce, 8. Plankton, 9. Rośliny morskie, 10. Technika połowu planktonu.

Hl. Biologia lądów: 1. Ogólna, 2. Zwierzęta, 3. Rośliny.

Hs. Biologia wód słodkich: 1. Ogólna, 2. Zwierzęta, 3. Rośliny, 4. Plankton.

J. Rybołówstwo: 1. Bibliografia, historia, podręczniki, 2. Popieranie i rozbudowa rybołówstwa (prawa i ustawy, związki, zebrania, wystawy, badania naukowe), 3. Technika rybołówstwa, 4. Rybołówstwo w poszczególnych krajach (Niemcy, Polska, Rosja i kraje Skandynawskie, Holandia, Belgia i Francja, Anglia, pozostałe kraje Europy, Ameryka, pozostałe części świata), 5. Poszczególne gałęzie rybołówstwa.

K. Żeglarstwo: 1. Bibliografia, encyklopedie, dzieje i opisy, życie na morzu, morze w literaturze, żeglarstwo w sztuce, właściwości zdrowotne morza, choroby morza, 2. Słowniki morskie i żeglarskie, etymologia żeglarska, 3. Zbiory i wystawy żeglarskie, 4. Etnografia żeglarstwa, budownictwo okrętowe różnych ludów, 5. Historia i archeologia budownictwa okrętowego, 6. Technika i obróbka drzewa i metali w budownictwie okrętowym, 7. Omasztowanie, urządzenia kotwiczne, urządzenia pokładowe, nurkowanie, 8. Budowa i obsługa maszyn okrętowych, 9. Stocznie.

L. Żegluga: 1. Załoga, 2. Kierowanie statkami, 3. Instrumenty nautyczne, 4. Tablice i logarytmy, 5. Sygnały i flagi, 6. Latarnie morskie i znaki nawodne, 7. Kartografia wybrzeży. 8. Urządzenia ratownicze i wydobywanie zatopionych okrętów, 9. Różne.

M. Wiadomości ogólne o marynarce wojennej: 1. Dzieje ogólne, 2. Historia wojen morskich, wojna światowa, 3. Ocena flot i poszczególnych typów, rodzaje okrętów wojennych, 4. Uzbrojenie, opancerzenie, typy dział, torpedy i miny, 5. Organizacja, zarząd, wyszkolenie, 6. Strategia i taktyka, 7. Obrona wybrzeży.

N. Marynarka wojenna niemiecka: 1. Dane ogólne o flocie wojennej i handlowej, 2. Mocarstwowość i polityka morska, 3. Historia, 4. Organizacja, zarząd, wyszkolenie i służba w niemieckiej marynarce wojennej, 5. Niemiecka marynarka wojenna podczas wojny światowej.

O. Siły morskie obcych narodów: 1. Wielka Brytania, 2. Francja, 3. Holandia, 4. Stany Zjednoczone, 5. Inne.

P. Żegluga handlowa: 1. Statystyka okrętowa, rejestracja i pomiary statków, 2. Międzynarodowe porozumienie żeglugowe, towarzystwa i wystawy, 3. Dzieje żeglugi (handlowej), 4. Ubezpieczenia od wypadków. Katastrofy okrętowe, 5. Ustawy, nadzór państwa, ochrona przed wypadkami, gospodarka narodowa a żegluga, 6. Subwencje, posługiwanie się flotą handlową dla celów wojskowych, 7. Pilotaż, ruch portowy, ustawy portowe.

Q. Żegluga handlowa niemiecka: 1. Statystyka i rejestracja, dzieje ogólne, 2. Ustawy i zarządzenia służby żeglarskiej, szkolenie personelu, założenia socjalne.

Qa. Żegluga handlowa obcych narodów: 1. Wielka Brytania, 2. Francja, 3. Holandia, 4. Stany Zjednoczone, 5. Inne.

Qb. Sporty wodne.

Qc. Żegluga powietrzna.

R. Środki i urządzenia komunikacyjne: 1. Dane międzynarodowe, 2. Kablofonia, telegraf bez drutu, poczta, 3. Sztuczne drogi wodne, 4. Żegluga wewnętrzna, 5. Porty światowe, 6. Budownictwo wodne, urządzenia portowe.

S. Handel światowy i komunikacja: 1. Gospodarka narodowa i światowa, 2. Statystyka ogólna, 3. Historia, 4 i 5. Handel i komunikacja, 6. Geografia gospodarcza, 7. Technika handlu, 8. Polityka handlu, 9. Prawo morskie, 10. Geografia polityczna i zagadnienia kolonialne, 11. Zagadnienia populacyjne.

t. Geografia regionalna (gospodarcza): 1. Większe obszary Europy, 2. Niemcy, 3. Austro-Węgry, 4. Szwajcaria, 5. Włochy, 6. Francja, 7. Hiszpania,

8. Portugalia, 9. Wielka Brytania, 10. Belgia, 11. Holandia, 12. Dania, 13. Szwecja, 14. Norwegia, 15. Rosja i państwa bałtyckie, 16. Polska, 17. Rumunia, 18. Bułgaria, 19. Grecja i Jugosławia, 20. Pozostałe państwa bałkańskie, 20a. Obszar śródziemnomorski, 21. Większe obszary Azji, 22. Azja sowiecka, 23. Azja przednia i Arabia, 24. Azja centralna, 25. Azja południowa, 26. Daleki Wschód, 27. Półwysep malajski i archipelag, 28. Większe obszary Afryki, 29. Kraje Atlasu, 30. Trypolitania, 31. Egipt, 32. Sahara, 33. Sudan, 34. Afryka Środkowa, 35. Afryka Południowa, 36. Kolonie niemieckie, 37. Australia, 38. Polinezja, 39. Obszary podbiegunowe, 40. Większe obszary Ameryki Północnej, 41. Kanada, 42. Stany Zjednoczone, 43. Ameryka Środkowa, 44. Większe obszary Ameryki Południowej, 45. Argentyna, 46. Brazylia, 47. Chile, 48. Pozostałe państwa.

T. Różne: 1. Urządzanie muzeów, 2. Fotografika, 3. Wojna światowa.

Z. Wydawnictwa periodyczne: 1. Geografia, 2. Ogólne nauki przyrodnicze, 3. Fizyka i geofizyka, 4. Roczniki żeglarskie, 5. Ogólna hydrografia i oceanografia, 6. Limnologia i potamologia, 7. Meteorologia, 8. Marynarka wojenna, 9. Żegluga handlowa, 10. Rybołówstwo, 11. Biologia, 12. Ekonomia, 13. Handel i statystyka, 14. vacat, 15. Mapy synoptyczne, 16. Różne.

Atl. Atlasy: Geografia, historia geografii i kartografii, mapy morskie, geografia matematyczna i fizyczna, geofizyka, meteorologia morska, różne, wody północno-zachodniej Europy, Ocean Atlantycki, Morze Śródziemne, Ocean Indyjski, Ocean Spokojny, obszary podbiegunowe, morfologia, biogeografia, antropogeografia, rzeki i jeziora, klimatologia.

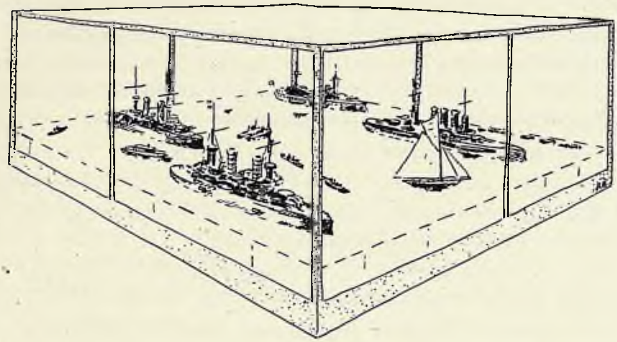
W Instytucie znajduje się również zbiór przeźroczy i fotografii; stanowią one materiał ilustracyjny dydaktyczny podczas wykładów i odczytów popularnych, oraz służą do ilustrowania wydawnictw Instytutu. Przeźrocza i fotografie wykonuje w pracowni fotograficznej Instytutu (ryc. 1, F) laborantka.

Muzeum morskie.

Muzeum Morskie składa się z czterech działów, zawierających zbiory: marynarki wojennej, historyczno-gospodarcze, oceanograficzne i biologiczno-rybackie. Wskutek tego jednak, że uzyskiwano z biegiem czasu nowe eksponaty i nowe dla nich pomieszczenia, zatarł się podział na owe cztery wielkie działy; zajmiemy się dlatego wyszczególnieniem zbiorów według ich pomieszczeń. Na parterze (ryc. I z lewej, 1—13) znajdują się zbiory marynarki wojennej i część historyczno-gospodarczych, na pierwszym piętrze (ryc. I w środku, 14—31) i drugim piętrze (ryc. I z prawej, 32—36) umieszczono zbiory oceanograficzne, biologiczno-rybackie i historyczno-gospodarcze.

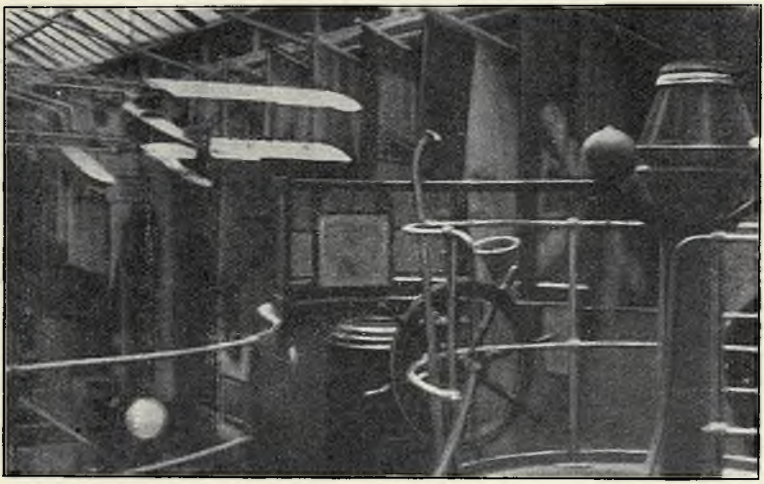
Przedsionek ozdobiono modelami okrętów wojennych, pasażerskich, rybackich, oraz łodzi polinezyjskich, arabskich i chińskich. Obok, na parterze znajdują się pomieszczenia sekretariatu i zarządu Instytutu i Muzeum. Na wstępie oglądamy zbiory z historii niemieckich wojen morskich (1). Są tu obrazy przedsta-

wiające epizody dawnych walk morskich, pamiątki oraz modele dawnych okrętów wojennych. Małe krążowniki, torpedowce, łodzie podwodne (2); widzimy tu, przedstawiony w modelach stopniowy rozwój łodzi podwodnych, dawne



Rys. 8. Grupa modeli okrętów wojennych, z sali głównej marynarki wojennej. — A group of war-ships, in the main show-room of the navy.

plany stoczni statków wojennych i wykresy. W dużym pomieszczeniu ze szklanym dachem (3) — jest to sala główna zbiorów marynarki — zebrano modele pancerników i krążowników, ustawione niekiedy w zespołach do złudzenia przypominających rzeczywistość (ryc. 8), flagi wojenne, księgi okrętowe i księgi strat [1]); w sali tej wzniesiono naturalnej wielkości mostek kapitański, dostępny dla zwiedzających (ryc. 9).



Rys. 9. Widok z mostka kapitańskiego na salę główną marynarki wojennej. — The main navy show-room seen from the captain-bridge.

[1]) W wyłożonych w Muzeum spisach poległych podczas wojny światowej napotyka się na niezliczoną ilość nazwisk i imion polskich.

W przejściu na podwórze (4) oraz na samym podwórzu (P. zakropkowane) znajduje się zbiór różnych większych części okrętowych: fragmenty łodzi podwodnych, uszkodzone pociskami pancerze, olbrzymie kotwice i śruby okrętowe, urządzenia statku kablowego, ozdoby bukszprytów dawnych statków żaglowych.

W sąsiedztwie dużej sali położonym korytarzu (5) przedstawiono wnętrza statków: urządzenie kajuty fregaty, koje i hamaki, pomieszczenie załogi, kambuz, szpital i apteczki, szafkę z instrumentami nawigacyjnymi, kajutę oficerską i kapitańską (użyto przy tym autentycznych części okrętowych).

Zbiór mundurów i pamiątek (6).

Zbiór przyrządów sygnałowych (7): Flagi, semafory i kosze do sygnalizacji dziennej, rogi i syreny do sygnalizacji dźwiękowej, lampy naftowe i elektryczne, reflektory, rakiety i pochodnie do sygnalizacji nocnej.

Artyleria okrętowa, broń torpedowa i miny (8). Zebrano tu sprzęt optyczny, działa okrętowe starszych typów, amunicję okrętową, wykresy z teorii balistyki, torpedy, sieci przeciwtorpedowe, miny, model zapory minowej.

Szalupy parowe (9).

Urządzenia techniczne (10).

Kotły okrętowe (11).

Przekładnie (12).

Maszyny okrętowe (13). Przedstawiono tu modele różnych systemów maszyn okrętowych parowych i ropnych. W klatce schodowej prowadzącej stąd na piętro, zawieszono globus, na którym wykreślono szlaki podróży odkrywczych Kolumba, Vasco da Gamy, Magellana, Cooka, Nordenskjölda i Amundsena. Oglądamy tu również fotografie płaskorzeźb staroegipskich przedstawiających okręty 2500 i 1500 lat przed n. Chr.

Nowoczesne budownictwo okrętowe (14 i 15) reprezentują modele stoczni, doków, stalowych kadłubów okrętowych.

Modele egzotycznych statków i łodzi (16a) przedstawiają środki komunikacji wodnej różnych ludów; oglądamy tu czółna z Wysp Fidżi, tratwy brazylijskie, dżonkę chińskich piratów, dżonkę japońską, łodzie z Ceylonu i Bengalii, czółno z pływakami z Wysp Marshalla, łodzie wojenne z Polinezji, chińskie statki rzeczne, łodzie z jeziora Titicaca.

Budownictwo drewniane, żaglowce (16) reprezentują modele statków handlowych XVIII i XIX stulecia, dawne wojenne statki żaglowe, oraz nowoczesne jachty wyścigowe i turystyczne. Poza tym przedstawiono tu urządzenia techniczne dawnych statków żaglowych.

Przechodzimy do zbiorów przyrodniczych. Oglądamy okazy ustawione w grupy przedstawiające życie w różnych środowiskach morskich (17): ptactwo wybrzeży Szlezwigu, ryby otwartego morza, życie w wodach skalistego wybrzeża Istrii. W szafkach zebrano preparaty anatomiczne, przedstawiające przykłady różnorakiego poruszania się w środowisku wodnym, przyczepiania się, pasożytnictwa i symbiozy, zależność mikromorfologii dna morskiego od niszczącego względnie budującego oddziaływania zwierząt morskich.

Kręgowce (17a). Oglądamy tu szkielety dorsza, delfina i foki, oraz przekroje przez głowę rekina i delfina, uwidaczniające różnicę pomiędzy rybą a ssakiem morskim.

W przejściu do sali głównej zbiorów przyrodniczych znajdują się okazy świecących i przezroczystych żyjątek (17b) oraz fotografie z Stacji Zoologicznej w Rovigno i Stacji Biologicznej na Helgolandzie.

W sali głównej zbiorów przyrodniczych (18) zebrano grupy różnych środowisk morskich: Korale z mórz Ameryki Środkowej i z Morza Czerwonego. Rafa koralowa z Półwyspu Synajskiego. Wydobywanie gąbek na Morzu Śródziemnym, różne postacie gąbek i ich wartość gospodarcza. Obrazy australijskiej Wielkiej Rafy Koralowej. Ściana skalna Helgolandu jako siedlisko ptactwa morskiego. Zwierzęta okolic podbiegunowych. Próbki różnych rodzajów dna morskiego: skały koralowe, żwir, piasek, muł. Okazy roślinności morskiej i przybrzeżnej.

Na tym kończą się zbiory przyrodnicze (8, 9, 11); przechodzimy do oceanograficznych.

Wybrzeża i dna mórz (19). Wystawiono tu modele wybrzeży niemieckich Morza Północnego i Bałtyku, Zatokę San Francisco, Kiao-Czou, kartę morfologiczną południowo-zachodnich wybrzeży Bałtyku. Zdjęcia i modele przedstawiające działanie kipieli i abrazję wybrzeży. Mapy dna oceanów według stanu wiedzy w latach 1894 i 1912. Formy dna morskiego: Wyspy Hawajskie i atol Funafuti. Próbki dna morskiego i ich mikroskopowe zdjęcia, materiał warstwowany z zatoki Jade.

Zbiory obrazujące metody i wyniki Niemieckiej Atlantyckiej Ekspedycji na „Meteorze" zajmują całą salę (20). Oprócz przyrządów i urządzeń statku badawczego, licznych map i przekrojów Atlantyku, zwracają uwagę modele przedstawiające przebieg sondowania i badań wód.

Lód mórz polarnych (21): Krawędź lądolodu Antarktydy, lodowce fiordów Grenlandii, lodowce Alaski. Model okrętu badawczego „Gauss". Ryciny i fotografie wypraw podbiegunowych.

Przy pomocy brył różnej wielkości przedstawiono właściwości fizyczne oceanów (22), stosunki głębokościowe i objętościowe, oraz właściwości chemiczne wody morskiej.

Kabel morski (22a): Sieć światowa kabli morskich, model statku kablowego „von Podbielski"(?), zakłady kablowe w Nordenham, zakładanie i reparacja kabla. Przekroje różnych rodzajów kabli.

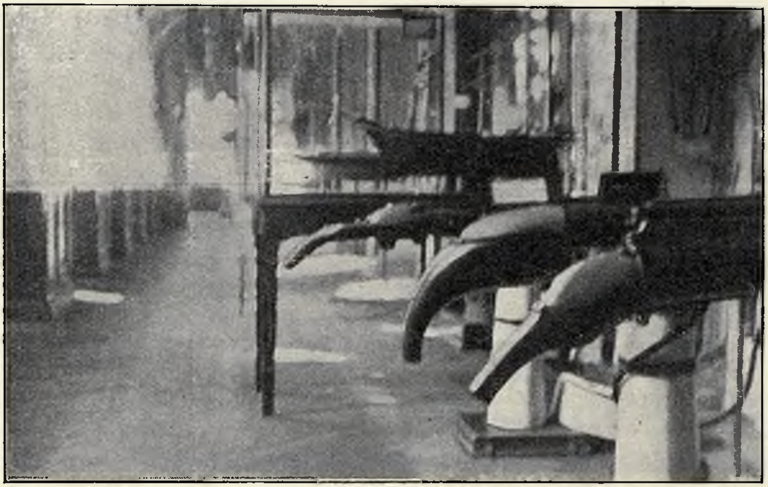
Meteorologiczna Stacja Morska w Hamburgu (22b): Aparatura pomiarowa, dzienniki okrętowe. Mapy szlaków żeglarskich.

Przemysł rybny (23): Ryby Morza Północnego. Zbiór konserw rybnych niemieckich i zagranicznych. Otrzymywanie kawioru. Przemysł przetwórczy: tran, mąka rybia, nawozy sztuczne, klej rybi. Ryby suszone. Zbiory i pamiątki Związku Rybackiego.

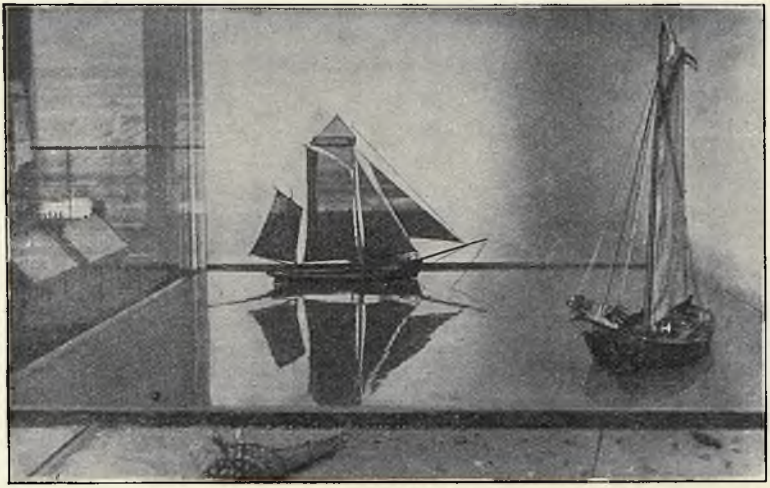
Produkty i przetwórstwo (24): Wielorybnictwo w obrazach, armatki i dawne strzelby wielorybnicze, modele dawnych statków wielorybniczych (ryc. 10). Produkty wielorybnicze: tran, mięso, skóra, ambra i fiszbin. Guano południowo-amerykańskie. Połów żółwi, obróbka szylkretu, zużytkowywanie mięsa żółwiego. Połów kałamarnic. Zbiór jadalnych mięczaków. Obróbka macicy perłowej. Muszle perłowe i kolekcje różnych gatunków i odmian pereł. Przemysł artystyczny muszlarski. Hodowla ostryg. Monety z muszli. Przyrządy do połowu i hodowli homarów, gatunki homarów jadalnych. Połów i obróbka korali szlachetnych włoskich i japońskich oraz tzw. korala czarnego. Występowanie i zużytkowywanie bursztynu, imitacje bursztynu. Rośliny morskie jadalne i ozdobne. Otrzymywanie soli.

Rybołówstwo (25): Modele przedstawiające statki i łodzie rybackie podczas połowu (ryc. 11 i 12). Przybory rybackie sportowe. Tablice ze wzorami sieci. Model szkockiej wędzarni ryb. Rybołówstwo na Bałtyku. Narzędzia rybackie tureckie i syjamskie. Ilustracje z rybołówstwa japońskiego. Modele domków rybackich. Zbiór zakazanych przyborów rybackich.

N i e m i e c k i e s t a t k i r y b a c k i e (26): Modele statków rybackich pełnomorskich, ulepszone windy kotwiczne i sieciowe. Flagi rybackie. Mapy terenów połowów Morza Północnego. Model fabryki konserw rybnych.

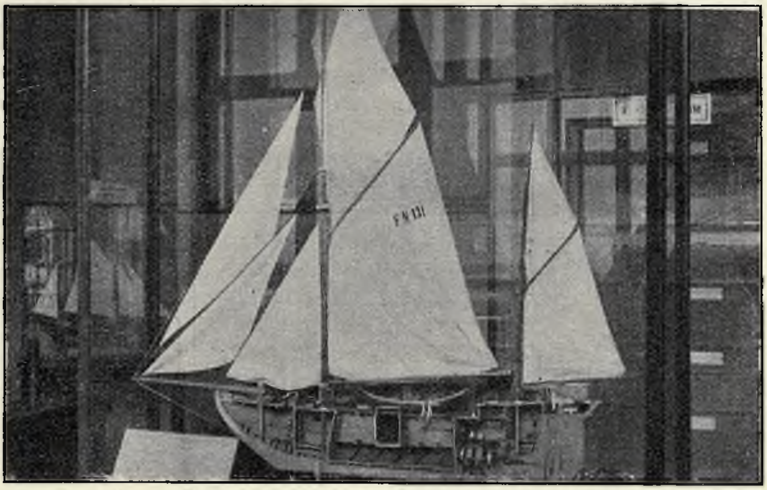


Rys. 10. Wielorybnictwo. - Na pierwszym planie armatki wielorybnicze i modele statków wielorybniczych, na dalszym planie sala 24, z gablotami produktów morza. — Whaling. - In the foreground are whale-guns and models of whale-ships, in the background show-room 24 with chests of sea-products.

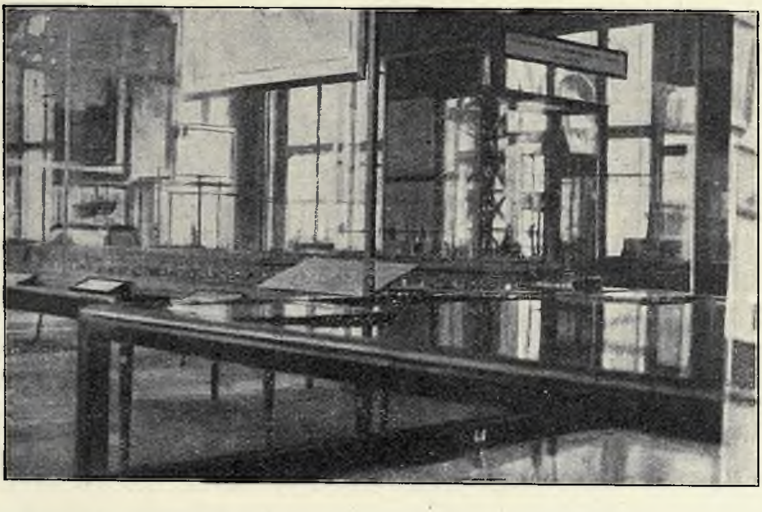


Rys. 11. Rybołówstwo w Stralsundzie. - Modele ustawione na tle matowej szyby do złudzenia przypominają rzeczywistość. — Fishery at Stralsund. - The models placed against a background of dull glass give the illusion of reality.

Ruch portowy (27): Model basenu portowego w Hamburgu, w podziałce 1:100. Dźwigi portowe nabrzeżne i pływające, w podziałce 1:25 (ryc. 13). Urządzenia do przeładunku węgla, bunkrowanie. Silosy zbożowe. Naprawa okrętów podczas postoju w porcie. Modele lodołamacza, statku bunkrowego, holownika. Znakowanie szlaków wodnych. Aparatura świetlna latarń morskich. Budowa latarń morskich. Statki-latarnie.



Rys. 12. Model duńskiego statku rybackiego. — A model of a Danish. fishing-boat.



Rys. 13. Wnętrze sali „Ruch portowy". — The interior of the show-room „Port-traffic".

Oznaczanie położenia geograficznego (28): Zbiór przyrządów nawigacyjnych. Stare mapy morskie.

Kompas i log (29): Prymitywne i nowoczesne przyrządy i metody wyznaczania stron świata i szybkości posuwania się okrętu.

Pomiary głębokości morza (30): Sondy ręczne i mechaniczne. Próbki dna. Sondaż echowy.

Badanie właściwości chemicznych wody (31): Termometry powierzchniowe i głębinowe. Czerpaki. Przyrządy do pomiarów przeźroczystości i barwy wody. Skale barw. Pomiary prądów morskich. Wodowskazy. Instrumenty meteorologiczne.

Na drugim piętrze zajętym głównie przez Instytut, znajduje się również kilka sal muzealnych, zawierających przeważnie modele statków.

Statki pasażerskie (32): Modele parowców pasażerskich, frachtowopasażerskich, pocztowych. Mapa linij okrętowych. Urządzenia pomieszczeń dla pasażerów. Obliczanie tonażu.

Statki towarowe (33): Modele płaskodennych parowców kołowych, kursujących na rzekach podzwrotnikowych. Statki węglowe, statki do przewozu rud.

Ratownictwo (34): Zbiór przyborów ratowniczych. Łodzie ratunkowe. Aparaty rakietowe.

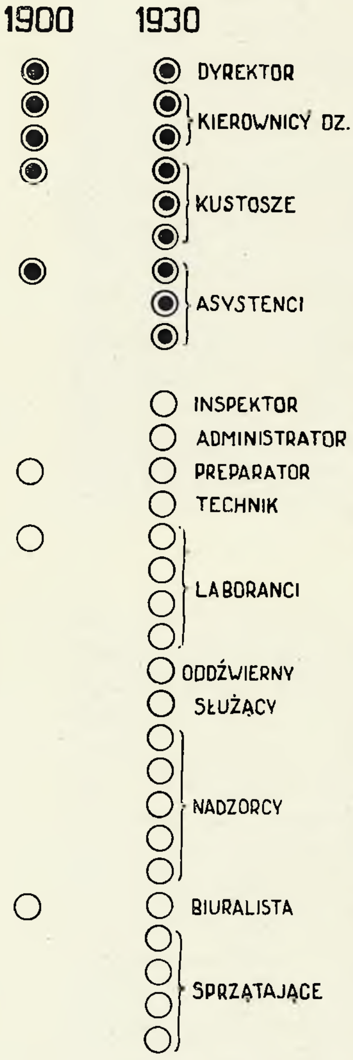
Żaglowce (35): Modele różnych typów statków żaglowych. Statki metalowe. Okręty szkolne i ćwiczebne. Model okrętu Kolumba, łódź wikińska, statki starożytne greckie i rzymskie.

Komunikacja przybrzeżna (36): Statki rybackie. Jachty.

Kilka danych personalnych i budżetowych.

Sprawne działanie tak dużego Instytutu i Muzeum wymaga odpowiedniej ilości ludzi i odpowiednich środków finansowych.

Personel Instytutu i będącego w stadium organizacji Muzeum składał się w roku 1900 z 8 osób (ryc. 14, z lewej), w roku 1930 — personel Instytutu i Muzeum z 29 osób (ryc. 14, z prawej). Charakterystyczny jest przy tym duży wzrost ilości pracowników fizycznych, zatrudnianych w Muzeum, w miarę jego rozrostu.



Rys. 14. Personel Instytutu w roku 1900; personel Instytutu i Muzeum w roku 1930. — The staff of the Institute in 1900, the staff of the Institute and Museum in 1930.

Na personel Instytutu i Muzeum składają się: 1) pracownicy etatowi: dyrektor i asystenci, 2) pracownicy kontraktowi: kierownicy oddziałów, kustosze, inspektor, administrator, preparator, technik, laboranci, 3) siły pomocnicze: oddźwierny, służący, nadzorcy, biuralista, sprzątające.

Bliższe dane o budżecie Instytutu i Muzeum nie są znane. Zarówno wyprawy badawcze jak i opracowywanie ich wyników, dochodzą do skutku dzięki ścisłej współpracy z marynarką i specjalnym funduszom. Poza tym przewiduje się w rocznym planie budżetowym: 13.000 mk. — na cele naukowe, w tym również płace sił pomocniczych, na wydatki ogólne — 48.000 mk., z tego 10.000 na zbiory i 4.000 na bibliotekę i zbiór map.

Znaczenie wychowawcze i propagandowe. Uwagi krytyczne.

Instytut i Muzeum Morskie mają za zadanie szerzenie zrozumienia dla wszelkich nauk związanych z morzem, oraz narodowego i gospodarczego znaczenia spraw morskich. Cele te mają być osiągnięte drogą pouczania (Instytut) oraz pokazu (Muzeum). Powyższymi słowami określono w statucie cele i zadania [22, 23].

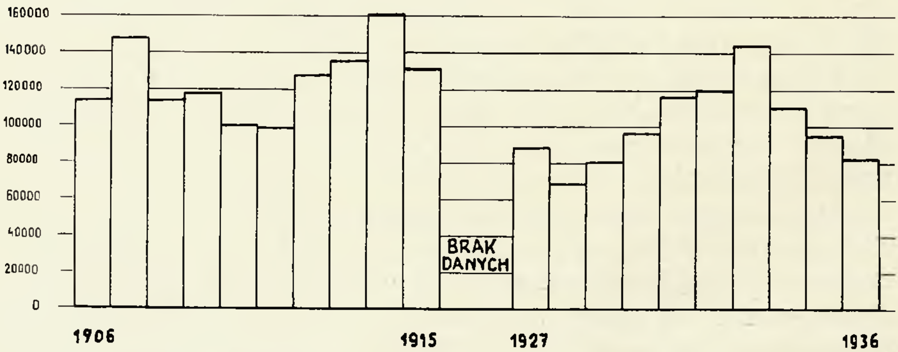
Działalność propagandowa w postaci odczytów popularnych została z miejsca zakrojona na wielką skalę i stanęła na wysokim poziomie. W ciągu jednak blisko 40-letniej działalności i istnienia Instytutu dają się zauważyć zmiany, wykazujące raczej wycofywanie się z raz zajętego stanowiska (por. rozdz. o działalności odczytowej). W okresie przedwojennym natężenie pracy w dziedzinie popularyzacji spraw morskich było o wiele większe niż w okresie powojennym, zaznacza się to dobrze zarówno pod względem ilości urządzanych odczytów (ryc. 2), jak i ilości słuchaczy (ryc. 3). Jeżeli więc chodzi o akcję popularyzacyjno-odczytową, to zaznacza się duży spadek, zarówno pod względem organizacyjnym jak i pod względem osiągniętych wyników.

Pewnego rodzaju wskaźnikiem wartości propagandowej Muzeum jest cyfra zwiedzających oraz jakość oddziaływania na poszczególne jednostki względnie masę. Frekwencja publiczności była zawsze duża (tabela II, ryc. 15).

W pierwszym roku istnienia Muzeum zwiedziło je 114.130 osób. Maksimum zwiedzających osiągnięto w roku 1914 — 160.727 osób, w okresie charakterystycznego wzrostu zainteresowania wojną [3], gdy napawano się dumą w oczekiwaniu zwycięstwa. Sytuacja się jednak wkrótce zmieniła i za okres następny, od 1916 roku począwszy, brak danych, brak sprawozdań. Od roku 1927 zaznacza się wzrost

Tabela II.

	Zwiedzających	W tym		
		nauczycieli	dzieci szk.	czł. stow.
1906	114.130	160	5.150	2.266
1907	147.637	140	4.101	4.526
1908	113.782	81	2.898	5.431
1909	117.702	188	5.148	2.270
1910	99.696	206	6.014	2.117
1911	98.771	178	4.635	2.702
1912	126.931	173	5.083	2.450
1913	135.346	162	4.848	2.303
1914	160.727	302	9.373	2.008
1915	131.623	176	5.413	829
		brak danych		
1927	87.938	604	13.307	7.791
1928	68.052	404	8.340	5.340
1929	80.530	521	11.108	4.709
1930	96.552			
1931	116.579			
1932	119.438			
1933	143.777		brak danych	
1934	110.082			
1935	95.000			
1936	82.000			



Rys. 15. Frekwencja zwiedzających Muzeum Morskie, według danych z op. cit. 2. — The number of visitors to the Oceanographic Museum. Data from op. cit. 2.

frekwencji, w roku 1933 zaznacza się ona cyfrą 143.777 osób, zmniejszającą się w r. 1936 do ilości 82.000. Ogółem w ciągu lat 32 istnienia Muzeum, zwiedziło je około 3.000.000 osób [1]). W tabeli uwidaczniającej frekwencję zwiedzających znajdujemy również rubryki wykazujące ilość nauczycieli, dzieci szkolnych, oraz członków stowarzyszeń. Uderza nikła frekwencja dzieci szkolnych; w porównaniu z dorosłymi stanowią one w okresie przedwojennym około 5%, w okresie powojennym około 10% ogółu zwiedzających. Począwszy od roku 1930 nie podaje się w sprawozdaniach frekwencji dzieci szkolnych, odnosi się jednak wrażenie, że ostatnio stosunek ten się zmienił.

Zbiory Muzeum mają ogromną wartość naukową, nie spełniają jednak swego zadania z powodu braku odpowiedniego pomieszczenia. Zdaje sobie też z tego sprawę kierownictwo Muzeum. W roku 1910 pisze ówczesny dyrektor Penck następujące słowa: „Umieszczenie zbiorów Muzeum w budynku przy Georgenstr. 34—36 było od samego początku pomyślane jako tymczasowe, i może w dalszym ciągu mieć tylko to znaczenie. Położenie w centrum miasta jest korzystne. Budynek nie jest jednak do celów muzealnych odpowiednio urządzony, za mały, a jego wnętrze — mimo przebudowy — za ciasne i zbyt ciemne“ [16]. W roku 1929 pisze kustosz Stahlberg: „Na rozwój zbiorów Muzeum oddziaływuje brak odpowiednio obszernych pomieszczeń, które są tak i tak do tego stopnia przepełnione, że w dniach silniejszej frekwencji odczuwa się przykry tłok i ciasnotę“ [22]. Wrażenie to odnosi również i obcy, zwiedzający Muzeum po raz pierwszy. Budynek powstały z połączenia trzech różnych domów o nierównej wysokości pięter, o wąskich przejściach i wielu ciemnych zakamarkach, obniża w wysokim stopniu wrażenie uzyskane z obejrzenia zbiorów. Ponadto niektórym eksponatom od wielu lat nieodnawianym brak nowoczesności i przekonywującej świeżości.

Najlepsze stosunkowo pomieszczenie mają zbiory działu marynarki wojennej i w oddziaływaniu na zwiedzających wysuwają się one na plan pierwszy, zgodnie z ogólnym nastawieniem politycznym.

Podam poniżej dwa przykłady nastawienia politycznego Instytutu. W przytoczonej już kilkakrotnie pracy Stahlberga [22] czytamy na str. 13 w opisie stacji zoologicznej w Rovigno: „Przeprowadzenie pierwszego kursu, którego organizację ukończono i na który napłynęło wiele zgłoszeń, uniemożliwiła wojna, a po Traktacie Wersalskim i ta niemiecka prywatna własność została nam ostatecznie odebrana“, oraz

---

[1]) Wliczając w to publiczność z okresu 1916—27, dla którego brak danych; z lat 1906—15 i 1927—36 uzyskano cyfrę 2.224.604 osób.

na str. 10, przy opisie potrzeby rozbudowy Muzeum „z braku miejsca nie można było również przedstawić w Muzeum rozerwania wybrzeży niemieckich, odłączenia Gdańska i w ogóle skutków Traktatu Wersalskiego na żeglugę“. Takie dwie aluzje polityczne — to dużo jak na jedną niedużą pracę z dziedziny oceanografii.

W Muzeum sprzedaje się kartki pocztowe. Z nich: 23 — przypada na temat wojska i marynarki wojennej, 8 — na temat zoologii morza, 5 — przypada na widok wnętrza Muzeum. Zapomniano tu zupełnie o kartkach z dziedziny oceanografii[1]).

Zarówno działalność odczytowa jak i popularyzacyjno-propogandowa wykazują w porównaniu z pierwszymi latami istnienia nie tylko zastój, lecz cofanie się wstecz. O ile więc ekspansja i wpływy Instytutu na polu nauki światowej stale wzrastają, to z drugiej strony — ekspansja i wpływ Muzeum na polu propagandy i popularyzacji spraw morskich maleją.

LITERATURA

1. Bericht über die Sammlungen und Ausstellungen in den Vereinigten Staaten von Amerika, welche für die Ausgestaltung des Instituts für Meereskunde und Marinemuseums zu Berlin von Bedeutung sind. Berlin 1901, str. 1-15.
2. Błachowski R.: Słów kilka o Muzeum Morskim w Berlinie, Szkwał, Warszawa 1938, str. 13—14.
3. Chronik der Friedrich Wilhelms-Universität. Berlin 1900—1937.
4. Denkschrift über die Begründung und Ausgestaltung des Instituts und Museums für Meereskunde zu Berlin. Berlin 1901, str. 1—20.
5. Denkschrift über die Ergebnisse einer Studienreise nach Frankreich, England und Holland für die Ausgestaltung des Instituts und Museums für Meereskunde zu Berlin. Berlin 1900, str. 1—64.
6. Die Technik in den Berliner Museen. Verein deutscher Ingenieure, Berlin, str. 2—3 (brak daty).
7. Fischer N.: Wissenschaft und Kunst in Berlin. Berlin 1934, str. 118.
8. Führer durch das Museum für Meereskunde in Berlin. Berlin 1907, str. 1—152.
9. Führer durch das Museum für Meereskunde in Berlin. Berlin 1930, str. 1—40.
10. Institut und Museum für Meereskunde an der Universität Berlin. Berlin 1938, str. 1—5 (maszynopis).
11. Klatt G.: Die biologische Abteilung des Museums für Meereskunde in Berlin. Monatshefte für den naturwissenschaftlichen Unterricht, Bd. 1, Heft 7, Leipzig u. Berlin 1908, str. 261.
12. Meereskunde — Sammlung volkstümlicher Vorträge. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde. Mittler u. Sohn, Berlin, str. 1—28, (brak daty).

---

[1]) Zdjęcia i rysunki w niniejszym artykule wykonane zostały przez autora.

13. Merz A.: Meereskunde, Wirtschaft und Staat. Meereskunde, Heft 157.
14. Penck A.: Museum für Meereskunde. Meereskunde, Heft 1.
15. Penck A.: Das Museum und Institut für Meereskunde in Berlin. Mitteilungen Geographischer Gesellschaft in Wien, Bd. 55, No. 7, str. 413—433.
16. Penck A.: Das Institut und Museum für Meereskunde. Sonderabdruck aus Lenz: Geschichte der Universität Berlin, Bd. 3", str. 1—15 (brak daty).
17. Penck A.: Deutschlands Seeinteressen und das Institut für Meereskunde an der Universität Berlin. Kleinere Mitteilungen, Neue Folge, Reihe A, Heft 7.
18. Personal- und Vorlesungsverzeichniss für das Sommersemester 1938. Berlin 1938, str. 197.
19. Programm für den Ausbau des Museums für Meereskunde in Berlin in den Abteilungen Handelsschiffahrt und Schiffbau. Berlin 1908, str. 1—12.
20. Richthofen F.: Das Meer und die Kunde vom Meer. Berlin 1904, str. 45.
21. Stahlberg W.: Der Hamburger Hafen und das Modell des Hamburger Hafenbetriebs im Museum für Meereskunde. Meereskunde, Berlin 1907.
22. Stahlberg W.: Das Institut und Museum für Meereskunde an der Friedrich Wilhelms-Universität in Berlin. Berlin 1930, str. 1—16.
23. Statut für das Institut und Museum für Meereskunde an der Königl. Friedrich Wilhelms-Universität zu Berlin. Berlin 1904, str. 1—16.
24. Richter u. Wiese. Thermometer und Glasinstrumente für ozeanographische und limnologische Untersuchungen. Berlin 1928, str. 1—40.
25. Wüst G.: Apparate für ozeanographische, limnologische u. hydrobiologische Untersuchungen. Marx u. Berndt, Berlin 1928, str. —140.
26. Übersicht der Studienfächer des Instituts für Meereskunde. Institut für Meereskunde, Berlin 1902, str. 1—3.

SUMMARY

The Institute and Museum for Oceanography are a part of the Friedrich Wilhelm's University in Berlin and are situated in the building of the university quarter in Georgenstr. 34—36.

The task of the Institute and Museum is the work in all the branches of science connected with the sea, and the propaganda of general interest for sea problems, of national understanding and of the economical meaning of the sea for the state. These aims can be fulfilled with the help of scientifical researches and popular propaganda.

For directors were: from 1900—1905 Richthofen, from 1905—21 Penck, 1921—27 Merz, and from 1927 until the present time Defant. Under their leadership the Institute and the Museum developed into the present form.

The Oceanographic Institute has its seat in the second storey of the building in Georgenstr. (fig. 1, right). Close to the entrance is the lecture room (fig. 1 SW), which belongs to the two Institutes: the Oceanographic and Geographical one. In the great vestibule (fig. 1 M) along the walls a collection of maps is placed in chests. On both sides of the corridor cutting the building into two parts, are the rooms of scientific workers, the laboratory and the drawing-office. The library occupies three rooms (fig. 1 B). The administration of the German Atlantic Expedition of the „Meteor" (fig. 1 E) has also its seat in the Institute. The space of the Institute was well utilized. There is more light and space than in the lower parts of the building of the Oceanographic Museum. The rebuilding which took place several times and the joining together of three buildings with different levels of stories caused that they are not ideal from the practical and esthetic point of view. Already when planning the Institute it was clear that its activity will be spread largely upon various branches of science. For the sake of better organisation of work two sections were formed: the geographical and natural science section and the geographic economic section [1]).

The task of the Institute, besides the scientifical research in both sections is: to protect the Oceanographic Museum, and to spread the understanding for sea problems with the help of popular readings and publications.

The regulations determined on october 14, 1904 frame the activity and growth of the Institute and Museum [23].

The interest of the public for sea-problems may be attained in a short space of time and at a comparatively small cost by propaganda in the form of public popular readings. From the table showing the number of popular readings and the attendance of listeners (general and average) can be read the history and the frequency of the reading action. Better from diagrams.

Already in 1900 [2]), which was the first year of systhematic and organised reading activity, 43 lectures were given (fig. 2). In 1901 in want of a suitable place lectures were not given. The lecture room has been renovated. However, already in 1902 there were 48 lectures given, which is the largest number of popular readings during one season. Until 1908 the number of popular lectures is about 40. Lectures on Oceanography are held not only in Berlin, but also in Dresden, Stuttgart, Stettin, Danzig, Königsberg, Drossen and Wilhelmshaven. Between 1918—1921 the readings have been suspended, taken up again in 1921 in smaller limits than before the war; about 15 was their number. Recently (1932—36) the number of readings diminished: there are averagely 8, what in comparison to the average number of 43 readings from the period 1902—05 is very little. The yearly attendance was inconstant and depended from the number of lectures and from the general attitude of the nation to the sea-question. In the period from 1902—05 there were averagely 9140 attendants a year, from 1932—36 only 980. The propaganda reading activity diminished nearly ten times, compared to the pre-war period. The average

[1]) The expression „geographically-economic" introduces Wüst in op. cit. 10: formerly however the expression „historically-economic" is used.

[2]) This are academical years: data taken from op. cit. 3.

attendancy of the public to separate readings reflects to a certain degree the general psychosis of the German nation. So, at the outbreak of the world war, when the interest for the navy and the sea increased, the number of visitors to the Museum in this period reached its highest point, as also the average attendance to separate readings: in 1915 there came to a lecture averagely 312 persons, in the post-war times the frequentation diminishes, the enthusiasm for the sea-question cooles down. Between 1932—36, in the times of political changes, the attention of the nation was diverted from the sea-question and the average number of attendants to a lecture fall down to 129 persons which is also a very significant proof of the decay of propaganda activity of the Institute.

Table I.

	Lectures	Attendants	Average	Lectures	Attendants	Average
1900	43	8.815	205	—	—	—
01	—	—	—	—	—	—
02	48	8.572	179			
03	42	8.437	201			
04	39	8.349	214	43	9.140	215
05	42	11.202	267			
06	41	10.624	259	—	—	—
07	39	9.883	253	—	—	—
08	42	9.437	224	—	—	—
09	42	10.824	258	—	—	—
1910	31	8.466	273	—	—	—
11	30	8.594	287	—	—	—
12	30	6.684	230	—	—	—
13	28	4.745	170	—	—	—
14	31	7.928	255	—	—	—
15	30	9.363	312	—	—	—
	no data					
27	13	1.626	125	—	—	—
28	14	3.133	224	—	—	—
29	18	5.012	278	—	—	—
1930	14	3.644	239	—	—	—
31	16	3.168	198	—	—	—
32	7	1.508	215	—	—	—
33	7	1.025	146			
34	7	637	90			
35	11	1.265	115	8	980	129
36	6	992	165			

Some of the popular readings given at the Institute are published in a popular publication, the „Meereskunde". Till the present day appeared 200

copies, each of them containing about 40 pages. Their titles show the variety of themes and the largeness of their reach. The grouping is more transparent (fig. 5); we nearly get a complete picture of the activity and propaganda tendencies of the Institute. The division according to the contents is as follows: Regional Geography 25,3%, Sailing, sea-navigation, ship-technique 19,2%, War and Navy 14,4%, Political and Historical Geography 13,2%, Economy Geography 10,3%, Physical Oceanography 7,3%, Zoology and Pisciculture 7,3%, Literature and Fine Arts 3,0%. War and navy problems are dealt at large: from one side the interests of the nation are seen, from the other the active work of the propaganda, proceeding in accordance to the pedagogical tendencies. The same appears at the Oceanographic Museum. The smallest amount of attention was given to literary and Fine Arts themes, five times smaller than to the war problems.

In 1932 was issued for the first time a new collective publication, ,,The Sea in Popular Description". Separate chapters of these books are composed by specialists of the subject in question, the total work supplied with whole-page photographs and coloured tables.

,,Publications of the Oceanographic Institute at the University of Berlin" are a scientifical publication appearing in two series: A. The Geographical and natural science series, B. The Historically-economical series.

The results of the German Atlantic Expedition of the ,,Meteor" are the greatest success of the scientifical and editorial activity of the Institute. A huge scientifical material has been gathered and its compilation lasts already 10 years. This publication, issued by the director of the Institute Defant is called ,,Scientifical Results of the German Atlantic Expedition of the research ship Meteor". Till now appeared 10 volumes.

The scientifical works of the Institute appear also in German and foreign periodicals.

The leading motive of the lectures, seminaries and exercises of the Oceanographic Institute is the sea and the relation of the man to the sea. The university lectures are above all destined for university and high-school students, and some of them ought to interest navy and merchant-fleet officers, as well as pedagogical circles. From the establishment of the Institute to the present days the settled plan of 1902 was strictly kept. In the summer semester of 1938 for instance the following lectures, seminaries and exercises were given: Defant — Sea Tides (2h a week), Barometrical survey of heights (1 h.), Oceanographic Colloquy (with Wüst together, every two weeks), Wüst — Oceans (2 h.), Oceanographic exercises (2 h.), Möller — Desert areas (2 h.), Practical exercises on lake Sakrow (every two weeks a whole day), Geographically-hydrographic excursions (every two weeks a whole day).

Examining the padagogical activity should be remembered, that the Institute, the Oceanographic Museum and the Geographical Institute were under one leadership untill 1921. It is impossible to drow a line between problems compiled in both Institutes; there was a close cooperation. On lectures of the professors from the Oceanographic Institute the majority were students of geography, also in the home and foreign scientifical excursions participated

not only those, whose main subject of study was oceanography, but above all students of geography.

The Institute was always aided in its schooling work by authorities or other institutions and private persons. The officials and students of the Institute made researches from cable-ships and biological stations of the North Sea, Baltic Sea and the Adriatic. There were various currents in the history of the Institute: one time, greater value was given to natural-science problems, the other, to economical and colonial problems; in recent times, under the influence of Defant, the oceanographical works incline to geophysic and meteorology.

In the beginning of the Institute's existence, the scientifical work went principally in the direction of organisation and elaboration of the collections of the Museum. The workers of the Institute visited other institutes and the American, English, French, Belgic, Dutch and other oceanic museums, examining always the accomodation and installation of collections [1,5].

From the outbreak of the war a close collaboration between the Institute and the navy is seen. At a wish of the navy authorities Merz elaborated the altitude and proceedings of the high-tide of the North-Western European seas, what was of great importance for the operations of the German diving — and mien-boats. From 1917—18 Merz examines the currents of the Dardanelles and of the Boshorus. In 1922 researches are made on the Atlantic, West from Spain.

From all the scientifical researches of the Institute the greatest results gave the German Atlantic Expedition on the „Meteor", in the years 1925—27. However it was not only the action of the Institute but it was marked to a degree by the initiative of its workers.

Beginning to organise the Institute, and planning the outfit of the future Institute and Museum [4], the following outline was given to the intended library: „One of the principal necessities of the Institute is a well outfitted library and a collection of maps. Construction principles as well as restrictions of the material can not yet be defined, in any case however, the library has to be great to hold all the branches compiled by the Institute and represented in the Museum. Above all, it will contain problems concerning navigation, world comunication, history of discoveries, physical navigation and oceanography. Founding the library one must set the final goal very high, and completing separate sections, books in foreign languages must be taken into consideration as well as books published in the German language".

The library possesses now 15.000 of volumes and the collection of maps about 10.000 scrolls. Annual reports about the library were published in the first years [3]. They show, how the property of the library increased (fig. 6). The library was several times — as new establishements were given to the Institute — catalogued. Dinse was busy with the library till 1910, and his principal care was to supply with books the oceanographic section. From 1910—12 Merz managed the collection. And as the geographical-economic seminary was included into the Institute, under the leadership of Brühl grows the section of economic geography (universal and regional). There is seen a tendency to complete fully the literature concerning oceanography, hydro-

graphy and oceanologic-meteorology. Besides the registered books and periodicals there is a rich section of current periodicals, chiefly in German and English.

The dislocation of the library is transparent and two catalogues one alphabetical and one according to the sections, and some manual lists facilitate the orientation. According to the contents of books the following sections were obtained: A. Assistant sciences (the humanities), B. The history of geography, discoveries, and cartography, Bh. Assistant sciences (mathematics), C. Universal geography, D. Universal oceanography, E. Morphology and hydrography, F. The Atlantic Ocean and collateral seas, G. The Indian Ocean, the Pacific Ocean, polar regions, Gfl. Rivers and lakes, Gf. Rivers, Gl. Lakes and marshes, H. The biology of seas, Hl. The biology of continents, Hs. The biology of sweet waters, J. Pisciculture, K. Sailing, L. Navigation, M. General information about the navy, N. The German navy, O. Sea forces of other nations, P. Trade navigation, Q. German trade navigation, Qa. Trade navigation of alien nations, Ql. Water-sports, Qc, Air navigation, R. Means and arrangements for comunication, S. The world trade and communication, t. Regional geography (economic), T. Miscellanies, Z. Periodic publications, Atl. Atlasses.

The Institute has also a collection of transparencies and photographs illustrating the lectures and popular readings, and used also for the publications of the Institute. They are made in the photographical study of the Institute (fig. 1, F).

The Museum comprises four sections with the following collections: for the war-navy, for history and economy, for oceanography and biology, and for pisciculture. This division is not so distinct any more, because in the current of time new species were acquired and locations for the same were organized.

In the ground-floor (fig. 1, left, 1—13) are the collections of the navy and of the historical-economic section, in the first (fig. 1, center, 14—31), and second floor (fig. 1, right, 32—36) the oceanographic, biologic and pisciculture and historical-economic collections.

An effective operation of such a big Institute and Museum requires a proper amount of workers and proper means.

The staff of the Institute and of the still organized Museum comprised in 1900—8 persons (fig. 14, left), in 1930—29 persons (fig. 14, right). Characteristic is the increase of physical workers employed in the Museum with its gradual growth. The staff of the Institute and Museum comprises 1) regular officiels: the director and assistants, 2) conventional officials: managers of sections, custodians, the inspector, the trustee, the preparator, the technician, the laborant, 3) assistant workers: a door-keeper, a male servant, a superintendent, a clerk and wardens.

Further details concerning the Institute's and Museum's budget are not known. Scientifical expeditions, as well as the elaboration of their results are enabled by a close cooperation of the navy and of a special fund. In the yearly budget plan a sum of 13.000 mk is forseen: for scientifical purposes comprising also the wages of assistant workers, 48.000 mk — for general expenses, exluding 10.000 mk for the collections and 4.000 mk for the library and the collection of maps.

The task of the Institute and of the Museum for Oceanography is the propagation of all the sciences connected with the sea, and of the national and economical importance of sea problems. These aims are to be attained by way of instruction (the Institute) and by way of demonstration (the Museum). The above words in the regulations defined the aims and tasks [22, 23].

The propaganda action in the form of readings was from the first moments taken at a big scale and came really to a high level. During a nearly 40 years long activity and existence of the Institute, changes, showing a slight revocation from the occupied position are seen. The propaganda of seaproblems was much more effective in the pre-war period than after the war. It is evident from the number of given readings (fig. 2) as well as from the number of attendants (fig. 3). A considerable fall-down in the organisation and the efficiency of results is seen in the propaganda and reading action. The number of visitors to the Musseum is in a way indicatory as to its propagatory value and the quality of reactions it has on separate individuals, respectively the masses (table II, fig. 15).

Table II.

	Visitors:	Teachers	Included school children and members of associations	
1906	114.130	160	5.150	2.266
1907	147.637	140	4.101	4.526
1908	113.782	81	2.898	5.431
1909	117.702	188	5.148	2.270
1910	99.696	206	6.014	2.117
1911	98.771	178	4.635	2.702
1912	126.931	173	5.083	2.450
1913	135.346	162	4.848	2.303
1914	160.727	302	9.373	2.008
1915	131.623	176	5.413	829
		no data		
1927	87.938	604	13.307	7.791
1928	68.052	404	8.340	5.340
1929	80.530	521	11.108	4.709
1930	96.552			
1931	116.579			
1932	119.438			
1933	143.777		no data	
1934	110.082			
1935	95.000			
1936	82.000			

During the first year, the Museum was visited by 114.130 persons. The maximum falls to the year 1914 — 160.727 visitors. It was the period of general interest for the war, and of proud expectation of the victory. This situation

changed soon, and from the following period beginning from 1916 data and reports are missing. From 1927 the frequentation grows, in 1933 the number of visitors is 143.777, but in 1936 it reduces to 82.000 persons. In general, during the 32 years of the Museum's existence, it was visited by about 3.000.000 of people [1]). On the table showing the frequentation of visitors are also given rubrics for teachers, school-children and members of associations. The frequentation of school-children is strikingly low; in comparision to the adults they form in the pre-war period only about 5% of the total number of visitors, and about 10% in the post-war period. From 1930 beginning, the number of school children is not given in reports. The impression however is, that this proportion changed in the last times.

The collections of the Museum have an immense scientific value, but they don't fulfill their task in lack of proper accomodation. The direction of the Museum realises it. In 1910, director Penck writes the following words: ,,The accomodation of the Museum's collections in the building in Georgenst. 34—36 was from the beginning considered as provisory and also later it can have only such a meaning. The situation in the center of the town is advantageous, but the building is not suitable for a museum, far too small, and it's interior — in spite of the reconstruction — far too dark" [16]. In 1929 the custodian Stahlberg writes: 'The development of the Museum's collections is impeded by the lack of spacious accomodations, they are already so overfilled, that in days of greater frequentation it is disagreably crowded and full' [22]. The same impression gets also a stranger, visiting the Museum for the first time. The building joined together of three houses with unequal levels of floors, narrow passages and many dark corners, reduces in a high degree the impression of seen collections. What more, some of the exposed species, unrenovated for many years, are lacking the up-to-time convincing freshness.

Comparatively, the best accomodation have the collections of the navy, and are the first to impress the visitors according to the general political setting-up. Below, two examples of the political setting-up of the Institute. In the already quoted work of Stahlberg [22] we read on p. 13 in the description of the zoological station at Rovigno: 'The first course, whose organisation was ready and many subscriptions flowed in, cancelled the war, and after the Treaty of Versailles, this private German property, was finally also taken away from us'; on p. 10 describing the necessity of further enlargement of the Museum he writes: 'In lack of space, the cutting of the German coasts, the separation of Danzig and all the effects of the Treaty of Versailles could not be represented'. Two such political allusions — enough for a rather short paper on oceanography.

The reading activity as well as the popularising and propagatory activity, in comparision to the first years of existence reveal not only stagnation, but also a slight decay. As much the expansion and the influence of the Institutein science gradually grows, so much on the other side, the expansion and influence of the Museum in propaganda and popularisation of sea-problems diminishes.

[1]) Counting also the public from the period from 1916—27 where data are missing; from the years 1906-15 and 1927-36 the number of 2.224.604 persons has been obtained.

WIADOMOŚCI I NOTATKI NAUKOWE

NOUVELLES ET NOTICES SCIENTIFIQUES

LEGENDY MORSKIE A PROPAGANDA MORZA

LES LÉGENDES DE MER ET LE PROBLÈME DE LA PROPAGANDE DE LA MER

K. Górski
(Poznań)

Jak stwierdzić można na podstawie dziejów potęg morskich, Polacy na ogół mało brali udziału w wojnach na morzu, zaś prawie wcale w dawnych wiekach nie wydawali żeglarzy i podróżników, poza sławnym Arciszewskim. Jeśli w pewnych okresach interesowali się morzem, to zainteresowania te kierowały się przeważnie ku Bałtykowi. Na Morzu Śródziemnym występowali bardzo rzadko, a te wiadomości, które do nas o tym dotarły, mówią o udziale Polaków w walkach floty kawalerów maltańskich, a także rzekomo floty papieskiej. Zanim do samego zagadnienia przejdziemy, w kilku słowach należy przedstawić, czym były owe dwie marynarki.

Kawalerowie maltańscy nazwani tak zostali od Malty, którą otrzymali jako lenno w r. 1530. Właściwa ich nazwa brzmiała ,,Rycerze św. Jana Jerozolimskiego", skąd w średniowieczu zwano ich także Joannitami. Joannici powstali zrazu jako zakon szpitalniczy w Jerozolimie po pierwszej wyprawie krzyżowej (1099). Konieczność jednak obrony kraju zmusiła ich do służby wojskowej i stąd stali się oni zakonem rycerskim. Obowiązywały ich ówczesnym zwyczajem śluby zakonne, ubóstwo, czystość i posłuszeństwo, poza tym mieli bronić Grobu św. Po upadku państwa Jerozolimskiego w r. 1291 przenieśli się oni zrazu na Cypr, a później zdobyli na Grekach wyspę Rodos wraz z archipelagiem i tu stworzyli państewko (1309), utrzymując dość znaczną flotę i powstrzymując muzułmanów we wschodniej części Morza Śródziemnego. Na ten cel obracali oni dochody z ogromnych posiadłości europejskich. Tak długo, jak Turcy nie posiadali silnej floty, Joannici zapewniali wraz z flotą wenecką bezpieczeństwo wybrzeży krajów chrześcijańskich. Ale w końcu XV w. Turcy, zdobywszy Konstantynopol (1453), stworzyli potężną flotę. W r. 1522 sułtan Soliman Wspaniały obległ Rodos i mimo bohaterskiej obrony miasto i wyspę zdobył. Wówczas resztki Joannitów otrzymały w r. 1530 od cesarza Karola V małe wysepki Maltę i Gozzo z zadaniem obrony Sycylii przed napadami korsarzy muzułmańskich oraz ogólniejszą misją — dalszej walki z niewiernymi. Wyspy te dzierżył zakon Joannitów jako lenno. Przeważali w nim do końca istnienia na Malcie (1798) Francuzi, po nich szli Włosi i Hiszpanie, na ostatnim miejscu postawić należy nację Niemców, do której zaliczono też nielicznych kawalerów polskich. Kawalerowie maltańscy utrzymywali flotę, która nieustannie uganiała się za korsarzami muzułmańskimi z wybrzeży Afryki. Pełnili oni

niejako z Malty służbę policyjną przez trzy wieki. Siły ich floty nie były wielkie: kilka, kilkanaście najwyżej galer, trochę lekkich statków. Stosunek sił maltańczyków do innych flot chrześcijańskich obrazuje nam skład floty, która pod wodzą Don Juana d'Austria, syna naturalnego Karola V, rozgromiła w r. 1571 Turków pod Lepanto. Flota liczyła w całości 208 galer, 6 mniejszych galeazzów, 24 lekkie okręty. Na tę liczbę Wenecja wystawiła 105 galer, Hiszpanie 14, neapolitańskie posiadłości Hiszpanów — 31, Sycylia, też do nich należąca — 10, Genueńczycy 11, oddając dalsze 13 galer na żołd Hiszpanów, papież 12 galer, wynajętych od w. ks. Toskany, książę Sardynii 3 galery, Malta — 3 galery. Zapewne był to okres słabości; później maltańczycy miewali więcej okrętów, jednak zawsze była to flota niewielka.

Flota papieska była jeszcze mniej liczna. W r. 1571 papież musiał wynajmować sobie flotę, potem miał po kilka jednostek, które pełniły również służbę policyjną na morzu, a w razie wojny wspomagały Wenecjan, posiadających najpotężniejszą obok Hiszpanów flotę na morzu. Flota papieska w XVIII w. była tak nieliczna, iż nie posiadała w latach 1725—1735 admirała, a przynajmniej nie słychać o jego morskich przewagach. Tak więc i tu, jeśli byli Polacy, to rola ich musiała być mała, choćby ze względu na szczupły zakres działania niewielkiej floty papieskiej, która ograniczała się do patrolowania wybrzeży Italii oraz wysp i wybrzeży greckich.

To też nic dziwnego, że stare kroniki nie przekazały wiadomości o znakomitych Polakach, którzy by na Morzu Śródziemnym zasłynęli jako marynarze. Dopiero w ostatnich latach ukazał się szereg artykułów, które takie właśnie postaci bohaterów morza a przy tym Polaków, tam znajdują. Zanim wydamy sąd o ich roli i znaczeniu, zbadać należy, jak się przedstawia rzeczywistość.

Oto w nr. 5 ,,Morza" z r. 1934 p. Miłosz Gembarzewski pisze o ,,Pierwszym Polaku-admirale". Miał nim być Prokop Odrowąż-Pieniążek, kawaler maltański i admirał maltański, który wyprawiał się na Algier, a wrócił do Polski w r. 1575. Otóż, siegając do źródła, to jest do herbarza Paprockiego (wyd. Turowskiego z r. 1860 str. 508) można stwierdzić, że list ks. Emanuela Filiberta sabaudzkiego, który wylicza czyny orężne Pieniążka, nie wspomina wcale, by był admirałem, ani też by samodzielnie prowadził wyprawę na Algier. Nie ma też wyraźnej wzmianki, by był kawalerem maltańskim. Natomiast książę Emanuel Filibert nadaje mu godność kawalera zakonu czy też orderu św. Maurycego i Łazarza, co byłoby niemożliwe, gdyby Pieniążek był już maltańczykiem. Zresztą Ettore Rossi w swej pracy ,,Storia della marina dell' Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta" (Roma—Milano 1926) wylicza wszystkich admirałów maltańskich oraz zastępców ich i kapitanów galer. Na liście tej nie figuruje żaden Pieniążek, ani żaden rycerz o imieniu Prokop. Nie ma też żadnego Polaka; mógłby za takiego uchodzić Augustyn Wacław Obiletzki, kapitan galery San Luigi od 3 .X. 1721 do 28. VIII. 1723 (tamże str. 148). Jednak nazwisko Obiletzki nie jest w Polsce znane, może więc to Czech, choć i tu rodziny Obiletzkich, przynamniej rodziny szlacheckiej nie znalazłem. Może więc pomylił się pisarz, podając nazwisko Kobyłecki w błędnej formie, albo mamy do czynienia ze Ślązakiem, ze Słowakem albo z Czechem z rodziny mało znanej, albo i nieszlacheckiej. W każdym razie to jedyny słowianin wśród komendantów galer maltańskich na przestrzeni prawie trzech wieków. A więc Polacy, jeśli walczyli na Malcie, — a walczyli prawie

na pewno choć w liczbie niewielkiej, — nie wydali żadnego admirała. Prokop Pieniążek nie był też pierwszym polskim admirałem.

Około pierwszego znakomitego polskiego maltańczyka, Bartłomieja Nowodworskiego, fundatora kolegium w Krakowie, zmarłego w r. 1625, utworzyła się bodaj legenda, którą należało by rozwiać. Nowodworski miał w r. 1571 brać udział w bitwie pod Lepanto i wysadzić tam petardą bramę twierdzy tureckiej (Zieliński St., Polscy ludzie morza, ,,Morze" 1934 nr 7). Tenże Nowodworski w r. 1611 podłożył petardę i wysadził bramę Smoleńska, a w r. 1618 wysadził też petardą bramę twierdzy moskiewskiej. Te dwa ostatnie fakty są historycznie niewątpliwe. Wysadzenie petardą czyli jakbyśmy powiedzieli dziś bombą, bramy wymagało jednak wielkiej sprawności fizycznej i na ten punkt pragnąłbym zwrócić uwagę. Wysadzający wraz z kilku ludźmi biegiem ruszał ku bramie, niosąc worek z prochem i płonący lont. Następnie pod ogniem nieprzyjaciela z murów podkładał petardę pod bramę, zapalał lont i odbiegał na pewną odległość. Po wysadzeniu bramy natychmiast z towarzyszami rzucał się ku bramie i starał się opanować wyłom oraz obronić go do przybycia wojsk szturmujących. Wydaje się, iż czynu takiego mógł dokonać tylko człowiek fizycznie nader sprawny. Otóż, jeśli przyjąć, że Bartłomiej Nowodworski brał udział w bitwie pod Lepanto, to musiał mieć wówczas co najmniej około 20 lat. Urodziny jego przypadałyby więc na r. 1550 lub około tej daty. W r. 1611 miałby Bartłomiej lat 60 lub więcej, pod murami Moskwy zaś w r. 1618 — blisko siedemdziesiąt. Wydaje się niemożliwe, by człowiek w tym wieku mógł dokonać takiego czynu, jak rzucenie petardy pod bramę twierdzy. Stąd wątpić należy, czy wiadomość Niesieckiego, (Herbarz Polski wyd. Bobrowicza r. 1841 t. VI. str. 584—585), na której oparł się St. Zieliński, odnosi się do bitwy pod Lepanto. Niedostępność źródeł maltańskich dla piszącego nie pozwala dać odpowiedzi ostatecznej; dostępne zaś nic nie mówią o zdobyciu miasta Lepanto w r. 1571. Wobec tego czyn Nowodworskiego jest więcej, niż wątpliwy.

Wreszcie zająć się należy artykułem St. Zielińskiego ,,Admirał floty papieskiej" (,,Morze" 1934 nr. 6). Autor opierał się, jak pisze, na opisach podróży samego Tomasza Stanisława Wolskiego, owego admirała, które znajdują się w dziele jego ,,Illustris peregrinatio Jerosolimitana"... wydanym we Lwowie w r. 1737.

Wedle Zielińskiego, udawszy się przez Rzym do Ziemi św., Wolski wraz z Wenecjanami i Francuzami brał udział w oblężeniu Sydonu, wygotował plany wyprawy floty papieskiej do Indii, ,,mianowany przez papieża przygotowującego się do wojny z Turkami admirałem floty papieskiej" ,,pokonał flotę nieprzyjacielską a połączywszy się z okrętami innych książąt włoskich, nie tylko że zabezpieczył, jak sam powiada, handel morski przed korsarzami, ale wnet ukazał się pod murami Konstantynopola, gdzie Turcy... słaby tylko stawili opór" jak pisze St. Zieliński. Umrzeć miał z ran odniesionych w bitwie nad rzeką Raab.

W oryginalnym dziele Wolskiego nie ma tych wiadomości. W istocie Wolski, syn egzulów z ziem, zajętych przez Moskwę, pieczętujący się rzekomo herbem Pomian, nie otrzymał wykształcenia porządnego. Uczył się w domu, potem był na dworze Jana Czapskiego, kasztelana chełmińskiego, skąd go wypędzono; wędrował po Polsce, uczył się u jakiegoś parocha, przez rok był u Jezuitów, potem u Pijarów. Przez kuzynkę Annę z Wolskich Nestorowiczową, żonę kasztelana brzeskiego Jana, uzyskał listy polecające od Augusta II i ruszył

pieszo do Rzymu i Ziemi św. Żadnych bliskich stosunków z w. mistrzem maltańskiego Zakonu nie nawiązał, jak podaje Zieliński, był pod Sydonem, ale jako spokojny pielgrzym (str. 81—85). Wróciwszy do Europy, chciał się zająć piractwem na morzu i wywiesił na okręcie, nabytym przez siebie, chorągiew maltańską, ale władze w Marsylii zabroniły mu wyjazdu, podobnie władze w Genui, które go ścigały. Siadywał za granicą po więzieniach (str. 206—214), o swym admiralstwie papieskim nic nie wspomina. W Konstantynopolu był, ale jako podróżnik, i to biedny (wyszedłszy nawet poza mury miasta Gallipoli, musiał uciekać przed pastuchem tureckim, który go z kijem gonił). Tak przynajmniej to opisuje na str. 250. Rzekomego patriarchę babilońskiego, prześladowanego przez Turków, przyprowadził do Polski — zapewne był to jakiś wydrwigrosz, w rodzaju samego Wolskiego. Co do bitwy nad rzeką Raab, to była jedna w r. 1594, druga w r. 1598, trzecia zaś w r. 1809. W żadnej więc z nich Wolski zginąć nie mógł. Tak więc daleko jesteśmy od admirała papieskiego, który czynami wsławił imię polskie na Morzu Śródziemnym. Sądziłem, iż może p. Zieliński pomieszał owego podróżnika z jakim innym Wolskim. Bawiąc z innej okazji na studiach w Rzymie, zajrzałem do historii floty papieskiej (Guglielmotti A. „Storia della Marina Pontificia" t. I—X, Roma 1886—1893), ale tu nie znalazłem również żadnych wiadomości o Wolskim. Nie było takiego marynarza w tym czasie w flocie papieskiej, przynajmniej na stanowisku wybitniejszym. Co więcej, o żadnym Wolskim nie ma wzmianki w aktach nuncjatury papieskiej w Warszawie z tego czasu, gdy bohater przebywał w Rzymie. Wszystko tedy jest fikcją.

Zagadnienie szerzenia światopoglądu morskiego nasuwa pytanie, czy należy posługiwać się tylko prawdą, czy także prawdę na rzecz nieprawdy czy legend pomijać, jeżeli ta nieprawda zdoła obudzić ducha przedsiębiorczości i jeżeli stanie się bodźcem do większego rozmachu i większego zamiłowania do morza wśród Polaków. Zagadnienie to nie jest obojętne. Oto bowiem przez szerzenie nieprawdy „pożytecznej" można rozbudzić pewność siebie i dumę narodową nawet tam, gdzie nie ma do tego wielkich podstaw. Takimi metodami Niemcy wpajają w swoich obywateli poglądy na sąsiadów, uzyskując wielką pewność siebie i wiarę w zwycięstwo. Ale ma to swoją stronę odwrotną; w razie niepowodzenia następuje zupełne załamanie. Odkrycie nieprawdy jest wtedy prawdziwym „ciosem w plecy", który prowadzi do zupełnej prostracji i defetyzmu. I to także spotykamy tak często u Niemców. Natomiast opieranie się na prawdzie, choćby prawdzie przykrej, ma za skutek pobudzenie do większych wysiłków, do surowej oceny samego siebie, do wzmożonego tempa pracy, a w razie niepowodzeń — mniejsze zachodzi niebezpieczeństwo załamania się i defetyzmu.

Prawda o stosunku Polaków do morza w dawnych wiekach jest przykra, gorzka i dlatego tak bardzo dla naszego pokolenia twórcza. Jesteśmy pierwszym pokoleniem, które znaczenie morza rozumie i mamy przed sobą do odrobienia wiekowe zaniedbania. Jesteśmy nowicjuszami i dlatego obowiązuje nas zdwojony wysiłek. Czy jest więc rzeczą celową budować legendy o tradycjach morskich tam, gdzie ich nie było?

KRONIKA MORSKA I KOLONIALNA
CHRONIQUE MARITIME ET COLONIALE

Nowe porty morskie i rozbudowa starych portów — Układ Włosko-Jugosłowiański co do Triestu — Rozbudowa stoczni gdyńskiej — Przywóz bawełny przez Gdynię i arbitraż bawełniany w Gdyni — Światowa flota handlowa — Tonaż okrętów handlowych w budowie — Straty tonażu w Hiszpanii — Rozbudowa Sowieckiej floty wojennej — Rzesza i kolonie — Niemiecki problem kolonialny a W. Brytania — Francja i jej imperium — Włoskie imperium kolonialne — Kongo belgijskie, jego dochodowość — Portugalia i jej kolonie — Zainteresowanie Afryką Południową, nowe połączenia żeglugowe — Ojciec Św. i sprawa rasizmu w państwach kolonialnych — Załatwienie sporu o wyspy Feniks na oceanie spokojnym — Kongres unii międzyparlamentarnej w Hadze a sprawa kolonialno-surowcowa — Międzynarodowa parlamentarna konferencja handlowa w Warszawie a problem emigracji — Potrzeby imigracyjne imperium brytyjskiego — Konferencja w Evian a emigracja Żydów — Stanowisko Polski wobec Palestyny — Problem surowcowy w Polsce.

W całym świecie wzrasta zainteresowanie portami, jako naturalnym ujściem dla krajów posiadających wybrzeże morskie.

W Prusach Wschodnich rozpoczęła się budowa nowego portu morskiego, który nazywać się ma Peyse, położonego w pobliżu Królewca. Budowa tego portu motywowana jest wzrostem obrotów morskich tej prowincji. Nowy port ma odciążyć inne porty Prus Wschodnich, mianowicie Królewiec, Piławę i Elbląg.

Należy również zanotować, że na Łotwie jest budowany nowy port w Skulte w odległości około 50 km od ujścia Dźwiny. Początkowo miał to być wyłącznie port rybacki, ostatnio jednak odnośny projekt uległ rozszerzeniu i nowy port ma być przystosowany również do przeładunku towarów w obrotach przybrzeżnych.

Podobnie i Litwa przystąpiła do tworzenia nowego portu, który budowany jest przy ujściu rz. Świętej. Na razie ma to być szeroko zakrojony port rybacki, jednakże prace prowadzone przy pogłębianiu basenów portowych i rozmach, z jakim rozbudowuje się samo miasto, wskazuje na to, że Święta ma się stać dużym portem. Zaznaczyć należy, że pierwszy projekt budowy portu przy ujściu rzeki Świętej do Bałtyku był dziełem Franciszka Piłsudskiego, przodka Marszałka Piłsudskiego. Projekt ten przed 150 laty został zatwierdzony przez króla Stanisława Augusta, jednak wskutek intryg prusko-rosyjskich nie został zrealizowany.

Jeśli chodzi o m. Czarne, to tu w Rumunii podjęto budowę nowego portu wojennego. Mianowicie w nadmorskiej miejscowości Taszaul, położonej o 25 km na północ od Konstancy, rozpoczęto we wrześniu prace nad nowym portem morskim, przeznaczonym dla rumuńskiej marynarki wojennej. Ostateczny projekt przewiduje, iż basen portu w Taszaul będzie posiadał powierzchnię 10 razy większą od portu w Konstancy, długość zaś nabrzeża będzie 2,5 razy większa.

Na Bliskim Wschodzie Francja od 1934 r. przystąpiła do rozbudowy por-

tu w Bejrucie. Port ten zbudowany w 1894 r., przed wojną miał obroty 200—250 tysięcy ton rocznie. Po wojnie obroty te wzrosły osiągając 400—500 tysięcy ton. Ponieważ port ten nie mógł pomieścić wzrastających obrotów, Francja przystąpiła do robót i w czerwcu 1938 r. zakończona została pierwsza faza tych robót.

Powiększenie portu okazało się jednak niewystarczające i port ten będzie musiał dalej ulegać rozbudowie. Rozbudowa portu w Bejrucie związana jest z tworzeniem tu bazy morskiej francuskiej, czego wymagała konieczność uzyskania przez Francję morskiego punktu oparcia we wschodniej części basenu śródziemnomorskiego. Anglicy bowiem przystosowują dla tych celów Haiffę. W akcji rozbudowy baz morskich w tych stronach dużą rolę odgrywa fakt, że Palestyna i Liban są ujściem dla nafty z Iraku.

Nowe porty powstać mają i we włoskiej Afryce Wschodniej. Przewidziane są mianowicie dwa porty o mniejszym znaczeniu w Marca i Kisimayo, pierwszy dla przewozu bananów, drugi dla obrotów z Oltre Dżuba. Głównym portem kolonii będzie Mogadiscio. Port ten będzie ujściem nie tylko dla Somalii, lecz również, ze względu na swe położenie geograficzne, naturalnym ujściem dla wszystkich krain Etiopii, położonych na południu od drogi kolejowej Addis-Abeba — Dżibuti.

Mówiąc o pracach włoskich na morzu wspomnieć należy o bazie włoskiej na wyspie Pantellaria na M. Śródziemnym, silnie ufortyfikowanej i nadal umacnianej.

Skoro mówimy o portach, uwagę należy zwrócić na układ zawarty między Jugosławią a Włochami, na skutek którego cały eksport słoweński iść ma przez Triest. Włochy udzieliły Jugosławii taryf preferencyjnych dla tego eksportu. Prócz tego układ daje Jugosławii wyłączne prawo używania byłej austriackiej wolnej strefy w porcie triesteńskim. Układ ten ma znaczenie duże zarówno dla Jugosławii, dając temu państwu możność dysponowania koniecznym dla niej portem, jak i dla Włoch, które przez przyłączenie Austrii do Rzeszy straciły w dużym stopniu tranzyt towarów austriackich.

* * *

W końcu sierpnia br. odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie nowych zakładów wytwórczych stoczni gdyńskiej. Stocznia gdyńska została tym samym gruntownie przekształcona z warsztatów reparacyjnych na zakład wytwórczy, mogący samodzielnie produkować wszelkie jednostki okrętowe do 3 tys. ton pojemności. W przyszłości przewidziane jest również budowanie większych jednostek. Reorganizacja stoczni ma doniosłe znaczenie ogólnogospodarcze jako zapoczątkowanie w Polsce nowej gałęzi przemysłu krajowego w postaci budownictwa okrętowego. Reorganizacja ta nastąpiła z inicjatywy „Wspólnoty Interesów" w Katowicach, która jest właścicielem 85% wpłaconego kapitału zakładowego w wysokości 1 miliona zł.

Powstanie ostatnio arbitrażu bawełnianego w Gdyni stanowi dalszy doniosły etap na drodze rozwoju obrotów bawełną przez Gdynię. W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości cały import bawełny, tego podstawowego składnika naszego przemysłu włókienniczego — kierował się przez porty obce, a w pierwszym rzędzie przez Bremę. Dążenie do wyzwolenia się z zależności od obcych w dziedzinie przywozu bawełny sprawiło, że już w pierwszych latach samodzielnego bytu państwowego starano się skierować transporty bawełny na Gdańsk. Próby dokonane w tym kierunku w 1923 roku dały jako rezultat, że w roku tym 15.500 ton bawełny tj. około 35% ówczesnego przywozu bawełny do Polski przeszło przez port gdański. Niestety próby te nie dały trwalszych rezultatów

i zostały sparaliżowane przez inercję sfer gospodarczych Gdańska. Zwrot na lepsze przynosi dopiero r. 1931, kiedy w związku z rozbudową portu w Gdyni zaczęto przez ten port kierować większe transporty bawełny. Odtąd przywóz bawełny przez Gdynię stale wzrasta. W 1931 r. wynosił 6.063 ton, w 1932 r. — 26.839 ton, w 1933 r. — 77.733 ton, w 1934 r. — 81.929 ton, w 1935 r. — 84.381 ton, w 1936 r. — 91.781 ton, w r. 1937 — 93.013 ton a w ciągu pierwszych 7 miesięcy r.b. — 56.672 ton.

Gdynia coraz bardziej stawała się portem przywozowym bawełny i dla innych państw. Przyczyniały się do tego istniejące tu urządzenia techniczne i handlowe oraz tworzone odpowiednie warunki żeglugowe. Szereg regularnych linii okrętowych łączy bowiem Gdynię z portami Ameryki północnej, Egiptu oraz innych krajów produkujących bawełnę.

Stopniowo port gdyński stawał się również coraz poważniejszym rynkiem handlowym dla bawełny. Toteż koniecznym dalszym etapem organizowania handlu bawełną w Gdyni stało się powołanie w tym porcie arbitrażu bawełnianego tj. instancji wydającej orzeczenia co do gatunku bawełny, oraz orzeczenia rozjemcze w sprawach spornych natury prawnej, jakie mogą wyniknąć między dostawcami a odbiorcami towaru. Następnym etapem będzie z czasem utworzenie giełdy bawełnianej w Gdyni, ale stać się to będzie mogło wówczas, gdy zwiększy się w porcie naszym liczba samodzielnych kupców bawełnianych, czyli kiedy giełda będzie mogła służyć nie tylko potrzebom naszego rynku wewnętrznego, ale stanie się również ośrodkiem handlu bawełnianego w stosunku do szeregu naszych sąsiadów oraz krajów położonych w basenie bałtyckim.

* * *

Świeżo opublikowany rocznik Lloyd Register 1938/39 wykazuje, że flota handlowa (statki ponad 100 trb) Wielkiej Brytanii i Irlandii liczy 6.843 statków pojemności 17.675 tys. ton brutto, Dominiów Brytyjskich 2.218 statków i 3.044 tys. ton brutto, a wszystkich innych krajów 20.348 statków o pojemności 46.151 tys. ton brutto. Zmienia się w dość szybkim tempie struktura światowej floty handlowej, mianowicie tonaż motorowców wzrósł w ciągu roku o 1.484 tys. trb., podczas kiedy tonaż parowców tylko o 114 tys. trb., a tonaż żaglowców w dalszym ciągu wykazuje spadek o 38 tys. trb. Ostateczny wzrost netto w 1937 r. wynosi przeszło półtora miliona trb. Obok zmiany w składzie światowej floty handlowej, nastąpiły również poważne zmiany, jeśli chodzi o przynależność tonażu do poszczególnych krajów, zwłaszcza jeśli zmiany te rozpatrywać w okresie większej ilości lat. Mianowicie na ogólną liczbę światowego tonażu parowców i motorowców na poszczególne kraje przypadały w procentach następujące ilości w latach 1901, 1914 i 1938:

	1901	1914	1938
Wielka Brytania i Irlandia	50,2	41,6	26,4
Stany Zjednoczone A. P.	4,2	4,5	13,4
Japonia	2,2	3,8	7,5
Norwegia	3,4	4,3	6,9
Niemcy	10,1	11,3	6,3
Włochy	2,7	3,1	4,9
Francja	4,4	4,2	4,3
Holandia	2,1	3,2	4,3

W ostatnim roku procentowy udział tonażu oceanicznego poszczególnych krajów w tonażu ogólnoświatowym (po wyeliminowaniu tonażu pracującego na Wielkich Jeziorach Stanów Zjednoczonych, dalej statków poniżej 4.000 ton

brutto oraz statków przestarzałych ponad 25 lat wieku) wynosi:

	% % oceanicznego tonażu świat.
Wielka Brytania i Irlandia	35,88
Stany Zjednoczone A. P.	15,16
Japonia	8,41
Niemcy	8,07
Włochy	5,74
Holandia	5,16
Francja	5,15
Norwegia	3,97
inne kraje	12,46

Jeśli chodzi o tonaż okrętów handlowych w budowie, to stan budownictwa okrętowego na 1 lipca br. we wszystkich państwach świata osiągnął cyfrę 2.826.902 ton brutto. Cyfra ta jest większa od ilości statków w budowie we wszystkich kwartałach od 1 lipca 1930 r. i 1 kwietnia 1937 r.

Udział stoczni brytyjskich w światowej produkcji okrętowej wynosi 1.037.073 ton. Jednak jest to cofnięcie się w porównaniu z latami poprzednimi, co daje się zaobserwować od roku. Tłumaczy się to gorszą sytuacją w rb. na rynkach frachtowych, zwyżką kosztów budowy i powolnością wykonywania zamówień, gdyż brytyjskie stocznie wywiązywać się muszą z licznych zamówień Admiralicji. Stwierdzić jednak trzeba, że obecnie W. Brytania i Irlandia wykonywują 36,7% produkcji światowej.

Niemcy stoją na drugim miejscu w dziedzinie budownictwa okrętowego (396.953 ton), co stanowi wzrost. Następnie idą Japonia (290.332 ton), Holandia (280.816 ton), Stany Zjednoczone (166.870 ton), Włochy (136.785 ton), Szwecja (114.675 ton), Dania (107.075 ton), Francja (88.705 ton).

Wobec coraz większych zamówień okrętowych w Niemczech, ostatnio powstają tam nowe towarzystwa budowy okrętów, oraz ponownie wszczynają swą działalność stare zakłady zamknięte od kilku lat. I tak w roku ubiegłym została ponownie otwarta stocznia Rickmera, należąca do Rickmers Linie, w lipcu br. ukonstytuowała się Stettiner Wulkan, a ostatnio nowe towarzystwo budowy okrętów Vegesacker Werft G. m. b. H. o kapitale 500.000 Rm. To ostatnie towarzystwo będzie miało za cel budowę jednostek mniejszych.

Flota handlowa różnych państw poniosła poważne straty u wybrzeży pogrążonej w wojnie Hiszpanii. Od początku wojny domowej w Hiszpanii tj. od sierpnia 1936 r. straty floty handlowej na koniec lipca br. wynosiły 80 okrętów uszkodzonych i 59 zupełnie zniszczonych przez działania wojenne. Z tego pod flagą brytyjską uszkodzonych było 62 okręty i zatopionych 17 (57.495 ton), Sowiety straciły na wodach hiszpańskich 3 okręty o pojemności łącznej 10.360 ton, Francja 4 okręty o pojemności 9.704 ton.

Jeśli chodzi o flotę wojenną, to podnieść należy, że obecnie, podobnie jak i w innych państwach, również sowiecka flota wojenna przechodzi okres wzmożonych zbrojeń. Sprawa udzielenia zamówienia stoczniom amerykańskim na 4 okręty liniowe, 10 okrętów podwodnych i licznych kontrtorpedowców została zdecydowana. Poza tym stocznie sowieckie w Leningradzie, Murmańsku i Mikołajewie pracują dzień i noc na trzy zmiany. Cała flota sowiecka jest podzielona na cztery niezależne floty: Oceanu Północnego, morza Bałtyckiego, morza Czarnego i Oceanu Spokojnego. Na sfinansowanie nowego sowieckiego programu zbrojeń morskich, który w wyniku da wzmocnienie sowieckiej marynarki wojennej o 250 tys. ton, ma być zużyta wewnętrzna pożyczka zbrojeniowa.

* * *

Problem kolonialny staje się w Niemczech coraz bardziej aktualny. Zajmuje

się problemem tym nie tylko samo społeczeństwo lecz i władze państwowe.

Parę miesięcy temu związek niemieckich urzędników państwowych zgłosił kanclerzowi Hitlerowi gotowość przygotowania się do administracyjnej służby kolonialnej. To wystąpienie znalazło silny oddźwięk w całym świecie urzędniczym Rzeszy, w którym myśl kolonialna głęboko jest zakorzeniona. Jako rezultat tego zgłoszenia zapowiedziano otwarcie państwowej szkoły administracji kolonialnej, której zadaniem będzie wyszkolenie zastępu urzędników przygotowanych pod każdym względem do administrowania koloniami. W dniu 15 października br. istotnie otwarty został w Niemczech pierwszy Kurs Administracji Kolonialnej Rzeszy. W związku z tym ukazał się w „Voelkischer Beobachter" artykuł omawiający nastawienie jakie będzie dane szkole i w jakim duchu będą kształceni przyszli urzędnicy kolonialni Niemiec. Autor stwierdza, że idea kolonialna jest głęboko zakorzeniona w sercach urzędników niemieckich i odrzuca z oburzeniem twierdzenie rozpowszechniane za granicą, że Niemcy przed wojną okazały się niezdolne do administrowania koloniami. Tym bardziej więc konieczne jest obecnie odpowiednie przygotowanie niemieckich administratorów kolonialnych — pisze autor — że na skutek trwających w dalszym ciągu ataków przeciwko Niemcom, pierwsi niemieccy administratorzy zamorscy będą przedmiotem szczególnej uwagi, gotowej w każdej chwili do krytyki.

Polityka, która będzie stosowana w koloniach będzie miała orientację narodowo-socjalistyczną — pisze autor — i administracja będzie musiała dostosować się do celów, do jakich dąży ta polityka. Tak więc korpus funkcjonariuszy kolonialnych będzie musiał administrować w ten sposób, aby na przykład stosownie do rasistowskich zasad niemieckich — istniał rozdział między czarnymi i białymi zarówno w dziedzinie ekonomicznej jak i mieszkaniowej oraz codziennego życia. Produkcja kolonii będzie musiała być tak zorganizowana, aby zadość uczynić swoim podwójnym zadaniom, a mianowicie pokryć zapotrzebowanie swojej metropolii i swoje własne.

Nowa szkoła będzie musiała więc tworzyć nowy typ funkcjonariusza kolonialnego, o wszechstronnych umiejętnościach, zaletach, sile charakteru i szybkiej decyzji.

Podkreślić tu należy metodyczność, z jaką Niemcy podchodzą do problemu kolonialnego i dążność ich do przygotowania się zawczasu do objęcia w posiadanie terenów zamorskich.

Że Rzesza otwarcie dziś dąży do odzyskania swych kolonii względnie do uzyskania innych terenów egzotycznych — w to nikt już dziś nie wątpi. Wskazują na to nie tylko oświadczenia miarodajnych czynników niemieckich lecz i posunięcia w poszczególnych koloniach.

W mowie wygłoszonej w Stuttgarcie w końcu sierpnia rb. przez dr Ley'a, szefa Frontu Pracy w Niemczech, znalazł się ustęp poświęcony i zagadnieniu kolonialnemu. Dr Ley rozwinął formułkę „jesteśmy narodem bez przestrzeni", i rzucił pytanie na co przydadzą się zdobycze socjalne osiągane w Niemczech jeśli naród nie będzie rozporządzał przestrzenią odpowiednią do swojej ludności. „Bóg — powiedział dr Ley— dał nam 80 milionów Niemców. Dał nam Führer'a, jedynego w historii świata. Dlatego sądzę, że Bóg chce, żebyśmy korzystali z tych samych dóbr, z których korzysta 40 milionów Anglików i 40 milionów Francuzów"... „Cokolwiek by się stało, my nie skapitulujemy w niczym. Nasz fanatyzm nie słabnie, lecz stale rośnie".

Wygłaszając swą mowę w Norymberdze dnia 12 września br. kanclerz Hitler poruszył i sprawę kolonialną. „W ciągu stuleci tak zwane demokracje—

mówił kanclerz — stosując najbrutalniejszą siłę, podporządkowywały sobie obce narody. W chwili jednak, gdy Niemcy żądają swych kolonii, oświadcza się im, że nie można wydać biednych krajowców na pastwę takiego losu. Równocześnie jednak demokracje nie cofają się przed przywoływaniem do rozsądku tubylców we własnych koloniach przy pomocy samolotów i bomb".

Gdy nadszedł pełen napięcia okres zmagania się o Sudety, Hitler w mowie wygłoszonej 26 września br. w Pałacu Sportowym w Berlinie mówiąc o swych rewindykacjach sudeckich oświadczył, że „jest to ostatnie terytorialne żądanie, które mam do postawienia w Europie".

Wszystko równocześnie wskazuje na to, że na porządek dzienny wchodzą już obecnie żądania kolonialne Rzeszy, żądania wychodzące poza obręb Europy. W podróży Chamberlain'a do Niemiec we wrześniu br. przed rozwiązaniem problemu czechosłowackiego, towarzyszyli mu, rzecz znamienna dwaj urzędnicy, z których jeden był specjalistą od spraw kolonialnych. Poza tym wiele wskazuje jeszcze na to, że podczas spotkań premiera Chamberlain'a z Hitlerem omawiane były i sprawy kolonialne jako szersze tło ogólnego porozumienia.

Niewątpliwie znamienna jest deklaracja podpisana przez Hitlera i Chamberlain'a w wyniku prowadzonych rozmów. W deklaracji tej czytamy: „Odbyliśmy dzisiaj dalszą naradę i uznaliśmy jednomyślnie, że zagadnienie niemiecko-brytyjskich stosunków posiada pierwszorzędne znaczenie dla obu krajów i dla całej Europy. Podpisane wczoraj wieczorem (w Monachium — przyp. aut.) porozumienie oraz zawarty uprzednio układ morski niemiecko-brytyjski były aktami symbolizującymi życzenie naszych obu narodów, aby nigdy już między sobą nie uciekać się do wojny. Jesteśmy zdecydowani jeszcze inne zagadnienia, obchodzące oba nasze kraje, zbadać metodą konsultacji i nie ustawać w wysiłkach, aby ewentualne dowody rozbieżności opinii z naszej drogi usunąć i w ten sposób przyczynić się do pokojowego rozwoju Europy".

A gdy w dniu 28 września rb. premier Chamberlain zdawał w Izbie Gmin sprawozdanie z przebiegu mediacji brytyjskiej w zatargu czechosłowacko-niemieckim, nie zaprzeczył bynajmniej, że problem kolonialny był poruszany w rozmowach obu mężów stanu. Według relacji Chamberlain'a kanclerz Hitler podczas rozmów w Godesberg powtórzył z wielką powagą słowa, które powiedział przedtem w Berchtesgaden, że regulowanie sprawy sudeckiej jest ostatnią z jego terytorialnych ambicyj w Europie. Kanclerz oświadczył bardzo poważnie, że pragnie utrzymywać przyjazne stosunki z Anglią i niezwłocznie po załatwieniu sprawy sudeckiej będzie mógł wznowić rozmowy. Kanclerz dodał — mówił premier brytyjski — że istnieje sprawa kolonii, ale nie może być ona powodem wojny".

Jak podaje prasa angielska, między premierem Chamberlain'em a kanclerzem Hitlerem osiągnięte jakoby zostało wstępne porozumienie ustne w kwestii kolonialnej. Chamberlain miał jakoby przyrzec Hitlerowi, że w niedalekiej przyszłości rząd angielski zwoła konferencję mocarstw kolonialnych z udziałem Anglii, Francji, Holandii, Portugalii, Belgii i Włoch celem przedyskutowania sprawy zaspokojenia niemieckich pretensji kolonialnych. Wspomniane mocarstwa miałyby się zrzec części swych terenów kolonialnych, które zostałyby oddane Niemcom.

Oczywiście zrozumiałą jest rzeczą, że premier Chamberlain nie jest w możności podać do publicznej wiadomości treści swych rozmów, względnie porozumienia z kanclerzem Hitlerem. Gdy więc 30 września br. Chamberlain wylądował na lotnisku w Heston po swej podróży do Rzeszy, na zapytanie dziennikarzy,

czy była z Hitlerem omawiana sprawa kolonii, odpowiedział, że nie może ujawnić szczegółów rozmowy.

Powracając do dążeń kolonialnych Niemiec stwierdzić należy, że Rzesza robi wszystko aby coraz silniej ugruntować się w krajach egzotycznych. Stara się nie tylko zdobyć handlowo te rynki, lecz również ugruntować się tam politycznie i pod względem strategicznym. W Gambii na przykład niemieckie towarzystwo „Lufthansa" stworzyło bazę swych samolotów transatlantyckich. U wybrzeży afrykańskich utrzymują Niemcy stale dwa okręty: „Wiesbaden" i „Ostmark".

Poważne pozycje posiadają Niemcy na wyspach Bissagos położonych o 300 kilometrów na południe od portu Bathurst w Gambii brytyjskiej, które panują nad portami Dakarem i Konakry. Wyspy te stanowią część Gwinei Portugalskiej. Na wyspach Bissagos od 1922 r. zainstalowało się towarzystwo niemieckie „Agricola i Fabril" eksploatujące olej będący bogactwem tych wysp. Na jednej z tych wysp, mianowicie na wyspie Bubak, znajduje się centrum niemieckich urządzeń eksploatacyjnych; wyspa ta posiada 200 km doskonałych dróg, doskonale wyekwipowaną fabrykę zaopatrzoną w potężną centralę elektryczną. Jednak organizacja tych wysp, jak to podnoszą przedstawiciele kolonii sąsiednich, wydaje się zbyt rozbudowaną dla ich produkcji rocznej, która według statystyki portugalskiej wynosi 480 ton oleju palmowego i 1.144 ton ziarn palmowych.

Prócz tego w 1923 r. Niemcy zainstalowali na innej z tych wysp — na wyspie Soga, drugą fabrykę równie potężną, wydobywającą olej z ziarn według nowego systemu. Lecz okazało się w rezultacie, że brak jest ziarn na tej wyspie do przerobu i w rezultacie fabryka stoi, lecz za to trwają betonowe rezerwuary podziemne i betonowe nadbrzeża. Według opinii francuskiej wyspy Bissagos stanowią potężną bazę niemiecką, zdolną pomieścić znaczne zapasy środków pędnych.

* * *

Mimo zaangażowania się premiera Chamberlain'a w rozmowy o koloniach z kanclerzem Hitlerem, o czym była mowa wyżej, opinia zarówno zainteresowanych dominiów jak i metropolii nie przestaje odnosić się krytycznie do żądań rewindykacyjnych niemieckich. Na przykład na łamach „Daily Telegraph" z początka października zamieszczono odezwę członka Rady Prawodawczej i Wykonawczej w Kenii, lorda Scotta, skierowaną do wszystkich mieszkańców Afryki Wschodniej i nawołującą do zdecydowanego sprzeciwiania się wszelkim projektom odstąpienia Tanganiki Niemcom. Autor odezwy stwierdza absolutną konieczność zachowania Tanganiki w granicach Imperium Brytyjskiego i wyraża ubolewanie nad faktem, że część społeczeństwa angielskiego nie zdaje sobie sprawy ze znaczenia przynależności tej kolonii dla przyszłości Imperium Brytyjskiego w Afryce.

Z Capetown nadchodzą wieści, że prasa Unii Południowo-Afrykańskiej stwierdza, że nie ma jakiegokolwiek powodu do odstąpienia Południowo-Zachodniej Afryki, oraz zwraca uwagę na niebezpieczeństwo bezpośredniego sąsiadowania z agresywnym mocarstwem, co pociągnęło by za sobą konieczność kosztownych zbrojeń.

W ogóle Południowa Afryka i Australia nie chcą słyszeć o zwrocie byłych kolonii niemieckich.

Opinia angielska przy każdej okazji zgłasza swe zastrzeżenia do tego problemu.

Wielka Brytania nie traci jednak czasu i dąży intensywnie do zagospodarowania swych posiadłości kolonialnych. Narodowa Rada Przemysłu Budowlanego („The Building Industries National Council") opracowała ostatnio

plan intensywniejszego zagospodarowania kolonii brytyjskich, który przewiduje następujące możliwości: 1) roboty publiczne, rozbudowę linii kolejowych, budowę doków, kanalizacji, domów i szkół we wszystkich koloniach, 2) zatrudnienie wielu tysięcy wykwalifikowanych angielskich robotników w krajach zamorskich na ograniczone okresy czasu, 3) pracę nie wymagającą kwalifikacyj dla tysięcy tubylców, 4) prace nad wydobyciem znajdujących się w obrębie Imperium Brytyjskiego bogactw naturalnych, dotychczas niewykorzystanych, których wartość obliczona jest na miliony funtów szterlingów.

Przewiduje się, że inwestycje z funduszów publicznych pociągną za sobą inicjatywę prywatną, która niewątpliwie skorzysta z utorowanej drogi do dalekich niewykorzystanych posiadłości zamorskich.

* * *

Francja coraz bardziej dąży do zacieśnienia węzłów ze swymi koloniami. Ostatnio nawet, wskutek wahań francuskiej polityki zagranicznej zaczęto zastanawiać się we Francji czy nie należało by zorientować polityki francuskiej zdecydowanie w kierunku imperium kolonialnego. W rezultacie zarysowują się dwa fronty — zwolenników utrzymania interwencji Francji na terenie Europy i zwolenników zwrócenia Francji w kierunku jej imperium kolonialnego w oparciu o Anglię, Włochy, Belgię i Holandię.

Poruszana jest coraz częściej we Francji sprawa korzyści jakie przynoszą kolonie Metropolii Francuskiej w czasie wojny. Pomijając udział ludności kolonialnej w obronie metropolii, — ich udział gospodarczy jest bardzo duży. Okazuje się, że w czasie wojny w 1914—1918 kolonie francuskie (z wyłączeniem Afryki Północnej) dostarczyły Francji 2 miliony ton swych produktów. Oblicza się, że obecnie, w razie wojny, kolonie te mogłyby dostarczać Francji co roku 2.210.000 ton surowców, niezbędnych dla przemysłu, a więc surowców włókienniczych, rud, węgla itd., oraz 3.650.000 ton surowców spożywczych.

Rząd francuski bada ostatnio dokładnie to zagadnienie. Dlatego też departament kolonii został włączony do Komitetu Obrony Narodowej, dlatego we Francji coraz silniej propaguje się politykę koordynacji obrony imperialnej.

Miarą dążenia do sharmonizowania interesów metropolii i kolonii jest rozporządzenie francuskiego ministra kolonii postanawiające, że urzędnicy ministerstwa kolonii będą musieli przebywać pewien czas w koloniach oraz odwrotnie tubylczy urzędnicy administracji kolonialnej będą dopuszczeni do służby w ministerstwie. Zgodnie z tym rozporządzeniem przybyło już do Paryża szereg funkcjonariuszy z krajów egzotycznych, których przydzielono do różnych resortów ministerstwa.

Wynikiem dążenia do zainteresowania społeczeństwa problemami kolonialnymi są ustanowione przez francuskiego ministra kolonii stypendia dla odbycia kilkumiesięcznej podróży do kolonii francuskich. Tegoroczne stypendia otrzymali najlepsi uczniowie, kończący w roku bieżącym licea, szkoły wyższe, szkoły techniczne rolnicze itp., i którzy w przyszłości mają zamiar poświęcić się karierze kolonialnej.

* * *

Włochy są w trakcie organizowania i zagospodarowywania swego nowego imperium.

Według dekretu o organizacji włoskiej Afryki Wschodniej Addis Abeba pozostaje stolicą całej Afryki Wschodniej i jednocześnie prowincji Szoa. Reszta kraju podzielona zostaje na pięć prowincji, mianowicie Erytrea, Gondar, Dżimma, Harrar i Mogadiscio.

Jeden z dekretów z września br. stwarza we Włoszech „Akademię faszy-

stowską dla Afryki włoskiej". Ta nowa instytucja ma być szkołą przygotowawczą dla wszystkich funkcjonariuszów, jaka by nie była ich specjalność (a więc administracja, policja, medycyna, chemia, górnictwo itd.), przeznaczonych dla włoskiej Afryki. Instytut zorganizowany będzie na zasadach wojskowych.

Przez rząd włoski został przygotowany plan osiedlenia Żydów w Abisynii. W kolonii tej ma być zarezerwowany rejon, w którym Żydom wysiedlonym z Italii lub z Libii będą udzielone koncesje na specjalnych warunkach.

* * *

Belgijska kolonia Kongo wykazuje coraz pomyślniejszy rozwój. Budżet Konga jest zredukowany do minimum. Jak wynika z oświadczeń sprawozdawcy parlamentarnego budżetu Konga, kolonia ta przynosi Belgii między innymi pół miliarda franków w postaci dywidend, dobrze płatne stanowiska dla 10 tysięcy Belgów, surowce wartości półtora miliarda franków rocznie, nabyte za własną walutę, oraz stanowi własny rynek zbytu dla towarów belgijskich wartości 300 milionów franków rocznie. Poza tym, według zdania sprawozdawcy, kolonia ta jest podstawą istnienia belgijskiej marynarki handlowej.

Podczas obrad nad budżetem Konga wyrażono pogląd, że jeżeli chodzi o kolonizację europejską, to nie należy oczekiwać możliwości wysłania do Afryki dziesiątków tysięcy Belgów, natomiast jest możliwe osadzenie w Kongo kilku tysięcy kolonistów białych w charakterze półstałym, czyli przyjeżdżających co pewien czas do Europy i przekazujących swoje przedsiębiorstwa swoim dzieciom. Ludność biała w Kongo wynosiła na dzień 1. I. 1938 r. — 23.317 białych, co stanowi wzrost o 3.124 osób czyli o 16% w porównaniu z cyframi na 1. I. 1937 r. Z liczby powyższej było Belgów 16.041, cudzoziemców zaś 7.276. Liczba Belgów zwiększyła się w ostatnim roku o 16,58% zaś cudzoziemców o 14,71%. Liczba lekarzy w Kongo belgijskim jest wyraźnie nie wystarczająca.

Jeśli chodzi o produkcję Konga wspomnieć należy o bawełnie. Ostatnia kampania bawełniana w Kongo belgijskim wykazała znaczny wzrost produkcji. Ogólna ilość nasion bawełnianych, zakupionych u tybylców, wyniosła 70 tysięcy ton wobec 63.500 ton w roku ubiegłym. Wzrost produkcji był prawie powszechny we wszystkich okręgach bawełnianych. Opublikowane niedawno rozporządzenie gubernatora w sprawie uprawy, kupna i handlu włókien bawełnianych w Kongo przewiduje, że uprawa bawełny poddana będzie kontroli administracji, która może zabronić wysiewania nasion innych, niż dostarczonych przez nią albo takich, których niewłaściwy gatunek został stwierdzony.

Wspomnieć następnie należy o posiadłościach kolonialnych Portugalii. Ostatnio, celem zadokumentowania wobec świata więzi kolonii portugalskich z metropolią oraz zapewnienia mieszkańców kolonii, że metropolia roztacza nad nimi opiekę na równi z mieszkańcami Portugalii europejskiej — odbył podróż prezydent republiki portugalskiej generał Carmona do Angoli. Jako rezultat wizyty prezydenta Portugalii w posiadłościach kolonialnych portugalskich w Zachodniej Afryce, mają być przedsięwzięte wielkie plany rozbudowy tej kolonii. Najważniejszą może pozycją w planie tym jest budowa w Loanda nowoczesnego portu, mającego obsługiwać linię kolejową do Malanie. Poza tym zamierzona jest budowa dróg na dużą skalę, oraz organizacja wystawy kolonialnej.

Zaznaczyć należy, że prąd emigracji z Portugalii dotychczas płynął głównie do Brazylii, obecnie zaś ma być kierowany do posiadłości portugalskich, a przede wszystkim do Angoli, której

płaskowyże zdają się doskonale nadawać do kolonizacji europejskiej. Niedawno wysłane zostały dwie misje wojskowe do Angoli i Mozambiku dla zorganizowania na miejscu obrony tych kolonii.

Obecnie prowadzone są w Londynie pertraktacje w sprawie odnowienia na dalsze 10 lat koncesji Kompanii Mozambickiej, której kapitały w znacznej części są angielskie. Obecna koncesja kończy się w 1941 r. Zaznaczyć należy, że Kompania Mozambicka zajmuje jedną trzecią część terytorium Portugalskiej Wschodniej Afryki, wykonywując na tym obszarze władzę na podstawie udzielonej koncesji przez rząd portugalski.

* * *

Coraz większe zagospodarowywanie Afryki, szczególnie Afryki południowej, powoduje coraz większe zainteresowanie żeglugi światowej tym kontynentem.

W rezultacie obok szlaku do Stanów Zjednoczonych Ameryki, które są obsługiwane ze wszystkich części świata bardzo intensywnie, zarówno pod względem częstotliwości połączeń jak i instrumentacji tych połączeń — bodaj na pierwszy plan zaczyna wysuwać się komunikacja z Unią Południowo-Afrykańską i w ogóle z krajami Afryki południowej. Liczba linii regularnych oraz ilość i jakość statków, kierowanych przez różne bandery do tych krajów, szybko rośnie. Zaznacza się wyraźny wyścig poszczególnych państw w zakresie modernizacji tonażu i częstotliwości połączeń z krajami Afryki południowej. Zagadnieniom tym poświęcają dużo uwagi i pieniędzy głównie Anglia, Włochy, Niemcy, Norwegia i Szwecja, a z państw pozaeuropejskich Japonia.

Według informacyj dziennika Afrykańskiego „The Cape Argus" ilość statków, obsługujących Afrykę południową, wzrosła w ciągu 1937 r. o 36 jednostek reprezentujących 260 tys. ton, a w budowie znajduje się dalszych 67 statków o tonażu 530 tysięcy ton. Tonaż ten jest przeznaczony nie wyłącznie dla obsługi Afryki południowej, lecz zawijać ma i do portów pozostałych części Afryki. Liczby powyższe świadczą o dużym zainteresowaniu Afryką południową oraz o wzroście znaczenia tych bogatych krajów, głównie Unii Południowo-Afrykańskiej.

Zainteresowanie Afryką pogłębia się stale i w Polsce, na przeszkodzie jednak odpowiedniemu rozwojowi wymiany towarowej stoi właśnie między innymi brak bezpośrednich połączeń pod banderą narodową. Realizacja komunikacji polsko-afrykańskiej, choć wymaga dużych kapitałów, jest jednak rzeczą pilną i konieczną.

W sprawie komunikacji z Afryką zajęła stanowisko ostatnio i Komisja Morska Stanów Zjednoczonych A. P. Komisja ta mianowicie przyznała niedawno American South African Line i jej głównemu konkurentowi Robin Line subwencje na okres próbny 6 miesięcy, podczas którego to okresu oba przedsiębiorstwa będą musiały rozwiązać wspólnie wszystkie problemy wynikające z ich współzawodnictwa na tej trasie.

Pod pewnymi warunkami pomoc ta będzie mogła być przedłużona na okres 12 lat. Oba towarzystwa obsługują południową i zachodnią Afrykę.

* * *

Wspomnieć tu należy, mówiąc o zagadnieniu kolonii, o przemówieniu, które wygłosił we wrześniu Papież w Castel Gandolfo do członków Akcji Katolickiej. Nawiązując do deklaracji uczonych włoskich w sprawach rasowych, ojciec św. zaznaczył, że komentarze nieznanych mu autorów na temat poszczególnych tez deklaracji stały w jaskrawej sprzeczności z doktryną katolicką; błędem jest bowiem twierdzenie jakoby religia i filozofia nie miały nic do powiedzenia w kwestii rasizmu, czyli stosunku rasy do rasy. Dotyczy to szczególnie narodów uprzy-

wilejowanych, które posiadają kolonie i mają stale do czynienia z ludami rasy mniej uprzywilejowanej przez Opatrzność Bożą. Misją tych narodów uprzywilejowanych musi być szerzenie cywilizacji a nie ucisk i wyzyskiwanie tubylców. Gdzie mowa o cywilizacji, tam pominąć nie można religii i filozofii. Ojciec św. zaznaczył w końcu, że słowa jego nie odnoszą się wyłącznie do włoskiej polityki kolonialnej, lecz dotyczą wszystkich państw posiadających kolonie.

* * *

Jak wiadomo, między Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi toczył się spór o Wyspy Feniks na Oceanie Spokojnym. Spór ten zakończył się układem, któremu czynniki urzędowe w Londynie i Waszyngtonie przypisują duże znaczenie zasadnicze.

Kontrahenci wyeliminowali zagadnienie formalnego zwierzchnictwa nad kwestionowanymi wyspami. Postanowili, że znajdą się one pod wspólnym zarządem U. S. A. i W. Brytanii i będą służyły obu mocarstwom za punkt oparcia komunikacji lotniczej i radiowej. Sprawę suwerenności uznano za nieistotną, oświadczając w oficjalnych deklaracjach, że ani Imperium Brytyjskie, ani Stany Zjednoczone nie zamierzają posługiwać się wysepkami archipelagu Feniks dla jakichkolwiek celów wojskowych.

Jednakże wysepki te posiadają właśnie poważną wartość strategiczną. Leżą one na połowie drogi między Hawajami a Japońskimi wyspami Fidżi. Nadto nadają się znakomicie do przeprowadzenia nowych połączeń lotniczych między Europą a brytyjską bazą morską Singapore z pominięciem dotychczasowych linii, wiodących przez Hawai, Guam i Filipiny czyli narażonych na niebezpieczeństwo ze strony Japonii.

* * *

Sprawy kolonialno-surowcowe są nadal przedmiotem dyskusyj międzynarodowych.

Między innymi sprawą kolonialno-surowcową zajął się obradujący w końcu sierpnia rb. w Hadze Kongres Unii Międzyparlamentarnej. Na zjeździe Haskim wygłoszono szereg referatów z różnych dziedzin życia gospodarczego i politycznego świata. Ze spraw ekonomicznych na uwagę zasługuje referat Holendra p. Serrarensa na temat udziału poszczególnych państw świata w eksploatacji bogactw kolonialnych. Unia Międzyparlamentarna zajmowała się tą sprawą po raz drugi, gdyż w roku ubiegłym na zjeździe paryskim debatowano już nad zagadnieniem tym na podstawie referatu dyr. Dębskiego o surowcach.

Na podkreślenie zasługuje, że mimo iż zjazd odbywał się w okresie bardzo silnego napięcia politycznego w świecie, to jednak problem kolonialny wywołał bardzo duże zainteresowanie, czego dowodem jest chociażby fakt, że po referacie p. Serrarensa zabierało głos w dyskusji 16 mówców i że dyskusja była miejscami nawet gwałtowna.

Po długich dyskusjach, w których stanowisko Polski popierane było przez Włochy, przyjęto bardzo ogólnikową rezolucję, domagającą się od prac komitetu surowcowego Ligi Narodów wyników realnych i praktycznych. Rezolucja ta wypowiada się następnie za stworzeniem takich warunków, które by ułatwiły państwom nie posiadającym kolonii — eksploatację bogactw kolonialnych za równością ekonomiczną wszystkich państw w koloniach, oraz za szerokim dopuszczeniem obywateli państw nie posiadających kolonii do pracy w koloniach.

Rezolucja ta nie zadowoliła delegacji polskiej. Na komisji uchwalono bowiem uprzednio polski wniosek, zmierzający do tego, aby państwa nie posiadające kolonii jak np. Polska, jako państwo, mogła uzyskać taką koncesję

w koloniach, która by nam pozwoliła na eksploatację koncesji za pomocą własnego pieniądza i własnego aparatu administracyjno-robotniczego. Wniosek ten upadł na plenum kongresu. Niewątpliwie stanowisko kongresu obawiało się tu precedensu w związku z rewindykacjami kolonialnymi niemieckimi.

Problemy emigracyjne poruszone były podczas obrad Międzynarodowej Parlamentarnej Konferencji Handlowej, która obradowała w Warszawie od 5 do 8 września br. Zagadnienie to znalazło swe odbicie w dyskusji na komisji emigracji zamorskiej konferencji. Delegacja polska miała możność bronić tezę polską w tym zakresie.

Plenarne zebranie przyjęło rezolucję, która głosi, że konferencja z uwagi na to, iż „studia przeprowadzone dotychczas w celu skutecznego rozwiązania sprawy emigracji doprowadziły do rozważań raczej teoretycznych, 1) postanawia wpisać zagadnienie emigracyjne na porządek dzienny najbliższych obrad konferencji, polecając zbadanie sposobu uzgodnienia praw i interesów państw emigracyjnych z interesami krajów, które mogłyby z pożytkiem przyjąć emigrantów, w ten sposób, aby rezultaty tych obrad mogły być wzięte pod uwagę w przyszłych układach dwustronnych i wielostronnych, 2) postanawia prosić Radę Generalną (Konferencji-przyp. aut.) o powierzenie prac nad tym zagadnieniem stałej Komisji".

Stanowisko delegatów mocarstw, które mogłyby najwięcej w sprawie udostępnienia ich ogromnych terytoriów dla nadwyżek ludnościowych krajów przeludnionych powiedzieć — było wymijające.

Jest to tym dziwniejsze, że dyskusja przeprowadzona w Izbie Lordów w dn. 20 i 27 lipca br. wskazywała na możliwości umieszczenia na terenach Imperium Brytyjskiego znacznych ilości ludności napływowej.

Na posiedzeniu Izby Lordów w dn. 20 lipca br. dyskutowano mianowicie nie nad czym innym, jak nad grożącym Imperium Brytyjskiemu wyludnieniem. Wówczas to podsekretarz stanu dla dominiów Devonshire ujawnił, że dlatego aby ludność Imperium nie zmniejszała się, urodzenia winny wynieść $19^1/_2$ na 1.000, gdy tymczasem osiągają obecnie tylko 15 na 1.000 w Anglii i nieco więcej w dominiach. Przy tym ludność angielska ma tendencję do koncentrowania się w Anglii, nie emigrując do posiadłości. Gdy jeszcze w 1913 r. — 285 tys. Anglików wyemigrowało do dominiów i tylko 61 tys. imigrowało do Anglii, w 1937 r. obraz ten zupełnie się odwrócił; 26 tys. zaledwie powędrowało na ziemie Imperium, zaś znacznie więcej bo 34 tys. imigrowało do Anglii.

A zatem z ujawnionego stanu rzeczy wynika, że Anglicy nie chcą opuszczać swych wysp i zaludniać dominiów. Przyznane na cele emigracyjne znaczne kredyty zostały wyzyskane w minimalnym tylko odsetku.

Podsekretarz stanu Devonshire zwrócił również uwagę na tym posiedzeniu, jak niechętnym okiem patrzą inne narody na Anglię, która nie wyzyskując swych posiadłości, nie udostępnia ich innym, i stwierdził, że nie prowadzi to do ułożenia się dobrych i pokojowych stosunków międzynarodowych głównie z narodami, które odczuwają brak ziemi. W dyskusji, która się wówczas wywiązała, wypowiedzieli się liczni przedstawiciele parlamentu. Na przykład lord Snell zajął stanowisko przychylne wobec ewentualnego dopuszczenia do dominiów imigrantów obcych, na przykład Żydów; lord Stonehaven przypomniał swym kolegom, że raz na zawsze winni porzucić myśl zaludnienia rozległych dominiów nadwyżkami ludności Imperium; Lord Barnby zwrócił uwagę, że ciągły napływ imigrantów do Ameryki Północnej powoduje znamienny wzrost dobrobytu narodowego. Lord Elibank wypowiedział się bez zastrzeżeń za wpuszczeniem osadników obcych, co jedynie

może pobudzić rozwój gospodarczy dominiów.

Potrzeby imigracyjne Imperium Brytyjskiego zostały zadokumentowane również na posiedzeniu Izby Lordów w dniu 27 lipca rb. w debatach tej Izby z okazji konferencji w Evian. M. in. lord Chichester opowiedział się wówczas za wzmocnieniem ludności anglo-saskiej przez imigrację innych narodowości, na przykład uchodźców z Austrii lub Niemiec. Podkreślił on, że imigracja obca miała doniosły wpływ na rozwój rolnictwa, przemysłu i innych gałęzi gospodarstwa angielskiego. Zdaniem lorda Chichester dopuszczenie imigracji osadników pochodzenia europejskiego do dominiów odbije się bardzo korzystnie na ich rozwoju. Wreszcie lord Samuel podkreślił, że imigracja nie powiększa bezrobocia, lecz je łagodzi.

Z przedstawionych tu debat wynika jasno, że Imperium Brytyjskie potrzebuje imigrantów, że gdyby Anglia wyraziła formalną zgodę na dopuszczenie tej imigracji — znalazłaby ona tam nowe pole dla swej pracy.

Wspomnieliśmy o konferencji w Evian. Mianowicie w dniach 6—15 lipca br. obradował tam „Komitet międzynarodowy" dla sprawy uchodźców politycznych z Niemiec. Chodziło mianowicie o to, jak ulokować wysiedlanych wzgl. wypieranych z Rzeszy Żydów. Konferencja ta nie dała spodziewanych przez Żydów wyników.

Konkretne rezultaty konferencji można streścić jak następuje: 1) Jedynie Stany Zjednoczone złożyły konkretną ofertę — w ramach istniejącego kontyngentu imigracyjnego dla Niemiec i Austrii, 2) Wielka Brytania obiecała otworzyć ograniczone możliwości imigracyjne w Kenii, nie wzięła jednak żadnych zobowiązań na siebie w sprawie naturalnego rynku imigracyjnego Żydów-Palestyny, 3) Komitet miał usiłować dojść do porozumienia z Niemcami w sprawie wywiezienia mienia uchodźców z Niemiec, 4) Komitet przewidził specjalne ułatwienia przy zaopatrywaniu uchodźców w dokumenty legitymacyjne.

Polska nie była zainteresowana bezpośrednio w konferencji w Evian, która zajmowała się losem tylko Żydów niemieckich. Zresztą na konferencję zaproszone były w zasadzie tylko państwa imigracyjne, nie zaś państwa emigracyjne. Nie mniej przebieg i wyniki konferencji w Evian muszą interesować społeczeństwo polskie. Aczkolwiek bowiem konferencja w Evian rozpatrywała tylko jeden aspekt zagadnienia żydowskiego, to problemy żydowskie w poszczególnych krajach są tak ściśle ze sobą związane, że za każdym lokalnym zagadnieniem żydowskim ujawnia się od razu zagadnienie żydowskie w całości. Tak więc również za konferencją w Evian ukrywał się dużo szerszy problem emigracji Żydów w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, wymagający rozwiązania drogą współpracy międzynarodowej. Konferencja w Evian wykazała jednak, że sprawa żydowska nie może być rozwiązana ani w Palestynie ani drogą emigracji do Ameryki.

Ponieważ problem emigracji Żydów interesuje niezwykle silnie społeczeństwo polskie, nasze czynniki rządowe ustosunkowały się odpowiednio do problemu Palestyny na terenie genewskim. Gdy mianowicie na posiedzeniu Rady Ligi Narodów we wrześniu br. dyskutowano nad raportem komisji mandatowej w sprawie Palestyny, delegat ówczesny Polski przy Lidze min. Komarnicki złożył oświadczenie, w którym powiedział, że „rozumiejąc znaczenie poważnych trudności, z którymi walczy mocarstwo mandatowe, Rząd Polski musi jednak stwierdzić, że problemat Palestyny wciąż czeka na swe rozwiązanie; tymczasem rozwiązanie szybkie posiada kapitalne znaczenie nie tylko dla imigracji żydowskiej do Palestyny, ale również dla wszelkich prób międzynarodowego uregulowania ogólnego problematu emigracji żydowskiej. Póki zaś zagadnienie Palestyny nie zostanie

rozwiązane, póty wszelkie międzynarodowe uregulowanie ogólnego problematu emigracji żydowskiej napotykać będzie na poważne trudności. Jeśli chodzi o obecne warunki, w których odbywa się imigracja do Palestyny, pragnę wyrazić nadzieję — mówił delegat Polski — że mocarstwo mandatowe w możliwie najkrótszym czasie będzie mogło znieść obecne ograniczenia imigracyjne oraz że zapewni żydom możliwości imigracji, odpowiadające żywotnym interesom krajów, posiadających silną emigrację żydowską". Wiemy że sytuacja polityczna wytworzona w Palestynie nie daje na razie zbytnich nadziei na szersze otwarcie tego kraju dla odpływu żydów z Polski.

Jeśli chodzi o problem surowcowy, to wrześniowa sesja Rady oraz Zgromadzenie Ligi Narodów ostatecznie wykazały, że instytucja genewska jest bezsilna w rozwiązaniu jakiegokolwiek poważniejszego problemu międzynarodowego. Problem surowcowy nie został tam pchnięty na żywsze tory, przeciwnie sprawa utknęła na martwym punkcie.

Toteż trzeba będzie szukać innych sposobów bardziej bezpośrednich rozwiązania problemu surowcowego zarówno w skali międzynarodowej jak i wewnętrzno-państwowej.

Wewnątrz Państwa problem ten nabrał nowego rozmachu z chwilą kiedy niedawno Rada Ministrów powzięła uchwały w sprawie organizacji prac rządu w zakresie polityki i gospodarki surowcowej. W myśl uchwały Rady Ministrów sprawy polityki i gospodarki surowcowej należą do Ministra Przemysłu i Handlu. Uchwała ta jednak nie narusza zakresu działania poszczególnych Ministrów, wynikających z obowiązujących przepisów. Zakres działania Ministra Przemysłu i Handlu dotyczyć ma wszelkich surowców naturalnych i syntetycznych, tworzyw wyjściowych, ich namiastek oraz odpadków służących do produkcji przemysłowej, bez względu na ich pochodzenie, sposób wydobycia i wytwarzania, z wyłączeniem drzewa oraz surowców pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, służących do wyżywienia ludności i zwierząt.

W myśl nadanych kompetencji, Minister Przemysłu i Handlu obowiązany jest do opracowania ogólnopaństwowego programu w dziedzinie surowcowej i wykonywania tego programu w ramach kompetencji swego resortu. Poza tym Minister Przemysłu i Handlu obowiązany jest do dbania o urzeczywistnienie tego programu przez inne działy zarządu państwowego.

Postanowiono, że polityka w zakresie przywozu surowców pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, konkurujących z produkcją krajową, a potrzebnych dla przemysłów podlegających pieczy ministra Przemysłu i Handlu, należy do Ministra Przemysłu i Handlu.

W związku z tym, na podstawie uchwał Rady Ministrów, powstało przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu Biuro Surowcowe, do zakresu którego należy:

1) inicjowanie, planowanie i koordynowanie badań w zakresie gospodarki surowcowej, 2) planowanie państwowego programu zaopatrywania przemysłu w surowce krajowe i zagraniczne, 3) inicjowanie i koordynowanie wytycznych w zakresie rozwoju produkcji krajowych surowców i ich namiastek oraz polskich plantacji i źródeł wydobycia zagranicą, 4) inicjowanie wytycznych w zakresie przywozu i wywozu surowców, organizacji handlowej oraz w zakresie stosowania surowców, 5) inicjowanie powstawania nowych i pionierskich jednostek w zakresie produkcji, handlu, finansowania i transportu surowców krajowych i zagranicznych, 6) opracowywanie wytycznych i inicjowanie działalności w zakresie gromadzenia zapasów surowców, 7) inicjowanie i projektowanie organizacji zbiórki i wykorzystania odpadków, 8) projektowanie zużycia środków budżetowych Państwa w zakresie

gospodarki i polityki surowcowej, 9) opracowywanie sposobów realizacji postulatów obrony Państwa w zakresie gospodarki surowcowej, 10) dbanie o realizację przez władze państwowe, instytucje prawno-publiczne wytycznych polityki i gospodarki surowcowej Państwa.

Minister Przemysłu i Handlu ma prawo powoływać przy Biurze Surowców specjalne Komitety Doradcze i Komisje złożone z fachowych przedstawicieli zainteresowanych działów administracji, życia gospodarczego, zrzeszeń technicznych i sfer naukowych, w celu opracowywania poszczególnych zagadnień surowcowych.

Niewątpliwie organizowanie gospodarki surowcowej w Polsce, — należy powitać z ulgą, lecz stoi przed nami zagadnienie rozwiązania sprawy surowcowej poza granicami Państwa, sprawa udostępnienia nam tych surowców, których brak szczególnie odczuwamy i których import w dzisiejszych warunkach zbyt silnie ciąży na polskim bilansie handlowym i płatniczym.

Na takie udostępnienie nam surowców, abyśmy mogli produkować je za morzami własnymi rękami i przy pomocy własnego pieniądza — społeczeństwo czeka coraz uporczywiej, gdyż w coraz większych ilościach tych surowców domaga się rozwijające się gospodarstwo narodowe.

SPRAWOZDANIA I RECENZJE
COMPTES RENDUS DES PUBLICATIONS

F. FREISE: **Brasiliens Bevölkerungskapazität.** „Petermanns Mitteilungen". Gotha 1936, s. 143—147.

Autor polemizuje z Penckiem, który w pracy swej „Das Hauptproblem der physischen Antropogeographie" wyraził pogląd, że Brazylia będzie mogła pomieścić w przyszłości 1.200 mil. ludzi.

Obszar Brazylii wynosi 8,511 km². Pod uprawę zajętych było 20,6% ziemi, odłogiem leżało 79,4% pow. ziemi. Liczba ludności, wg spisu z 1920 r. wynosiła 30,6 mil., z czego 10,6 mil. skupionych w miastach, 20 mil. rozproszonych po osiedlach niemiejskich. Spis ludności wg zawodów przedstawiał się następująco: rolnictwem, hodowlą bydła, myśliwstwem i rybołówstwem trudniło się 6,4 mil. ludzi, przemysłem i rzemiosłem 1,190 mil., handlem 0,5 mil., przewoźnictwem 253,5 tys.; urzędników państwowych było 100 tys., prywatnych 40 tys., służby domowej 365 tys., siły zbrojnej 90 tys., bez zawodu lub pracujących okolicznościowo 21,5 mil.

Największe przestrzenie zajmuje w Brazylii gleba piaszczysto-gliniasta z przejściem do gleby gliniasto-piaszczystej. Gleb humusowych jest mało. Gleby wapienne i margliste spotyka się przede wszystkim w Paranie i M. Geraes. W Sao Paulo występuje tak zw. Terra Roxa, powstała z zwietrzenia diabazów i w ogóle skał magmowych. Na ogół gleby są ubogie w części mineralne.

Jako jednostkę osiedleńczą dla gospodarstw małych przyjmuje autor liczbę 30 osób. Na wyżywienie takiej liczby ludzi trzeba średnio około 36 ha ziemi, czyli na jednostkę 1,2 ha. Cyfrę tę przy umiejętnej gospodarce można zmniejszyć na 0,8 ha. — Dla gospodarstw średnich, liczących około 75 ludzi, a wielkości około 600 ha, trzeba przyjąć na wyżywienie jednostki 8 ha.

W gospodarstwach wielkich ilość ziemi potrzebna na wyżywienie jednostki wynosić ma od 9 do 13 ha.

Dla wyżywienia rodziny z hodowli bydła trzeba około 16 ha na głowę.

Do nieużytków, przy dzisiejszym stanie techniki i kultury uprawy roli, należy zaliczyć: obszar caatingi, strefy brzeżne Amazonki, periodycznie zalewane, grzbiety górskie i strome zbocza, dawne obszary górnicze, wybrzeże mangrowiowe, jeziora, bagna, rzeki, miasta — razem około 900 tys. km².

Jako nieużytków nie uwzględniono obszarów nad Amazonką wielkości około 2,7 mil. km². Na wyżywienie jednostki dla obszaru nad środkową i dolną Amazonką, trzeba przyjąć 10—12 ha. Myśl, że na obszarze Amazonki, pozbawionym lasów będzie mogło pomieścić się 70—135 mil. ludzi trzeba odnieść do dalekiej przyszłości.

Na nieużytki, razem z obszarem Amazonki, przypada 3,6 mil. km², ziemi zdatnej do uprawy około 5 mil. km². Wg obliczeń autora z uprawy ziemi

będzie mogło wyżyć około 395 mil. ludzi; doliczając przyrost ludności w zawodach wolnych, rzemiośle, handlu, Brazylia powinna wchłonąć około 430 mil., a z obszarem Amazonki 450—550 mil. ludzi. Cyfrę tę przy obecnej imigracji i przyroście naturalnym można będzie osiągnąć w 2230 r.

Obliczenia te mogą spotkać się z zarzutem, że z ulepszeniem środków techniki będzie można zwiększyć wydajność ziemi i obszar uprawy, a tym samym wzrośnie i liczba ludności. Według badań przeprowadzonych wśród kolonistów niemieckich rozwój technicznych środków używanych do uprawy ziemi postępuję bardzo wolno, nie należy więc spodziewać się szybkiej ewolucji w tej dziedzinie.

Celem pracy autora było wykazanie, że Brazylia będzie mogła pomieścić nie 1.200 mil. ludzi, jak to przypuszczał Penck, lecz około 500 mil. Cel ten w drodze żmudnych obliczeń autor osiągnął. Przyszłe zaludnienie Brazylii rozpatruje autor z punktu widzenia rolnictwa, nie uwzględniając jednak zupełnie bogactw mineralnych kraju, co dla pojemności Brazylii może mieć ważne znaczenie.

F. FREISE: **Das Binnenklima von Urwäldern im Subtropischen Brasilien.** „Petermanns Mitteilungen", Gotha 1936, s. 301—304.

Badania klimatyczne zostały przeprowadzone na dwu obszarach: nad rzeką Mambucaba w stanie Rio de Janeiro, w latach — od 1908 do 1935, oraz między rzekami Doceo a Sao Matheo w stanie Espirito Santo od roku 1914 do 1935.

Obserwacji nad klimatem dokonano zewnątrz i wewnątrz lasu pierwotnego: na zewnątrz lasu w dwu stacjach meteorologicznych pierwszego rzędu — (st. met. Mambucaba — wys. 622 m n. p. m. — szer. g. pł. 22° 58′ 38″, dł. g. zach. 44° 39′ 48″, st. met. między Rio Doceo a Rio S. Matheo — wys. 855 m, szer. g. pł. 19° 9′ 55″, dł. g. zach. 41° 1′ 24″) oraz wewnątrz lasu w odległości 100 m od skraju lasu — dwa stanowiska — w odległości 1.100 m i 12 km dla obszaru Mambucaba, dla obszaru w pł. Espirito Santo w odległości 100 m — dwa stanowiska w oddaleniu 2.150 m i 8,5 km.

W ten sposób badano klimat zewnętrzny („Aussenklima" — Ak) w st. meteorologicznych, klimat brzegu lasu („Randklima" — Rk) — odl. 100 m od skraju lasu, klimat przejściowy („Zwischenklima") — odl. 1.100 m, 2.150 m i klimat wnętrza lasu pierwotnego („Urwaldbinnenklima" — UBk) — odl. 12 km, 8,5km.

T e m p e r a t u r a. — Średnia roczna dla obu obszarów nieco powyżej 20°C — T. maks. dla Ak (Aussenklima) 38,4°C, dla UBk 23,8°C — T. min. dla Ak 19,9°, dla UBk 19,7°. — Amplituda dla Ak 18,5°, dla UBk 4,1°. — T. maks. przypadała na I, II mies., minim. na V, VI, VII.

O p a d. — Średnia roczna ilość opadu dla Ak 1978 mm, dla UBk 635 mm. — Przy deszczu gwałtownym notowano dla UBk do 30% il. opadu na zewnątrz lasu, przy powolnym a długotrwałym ponad 30%.

P a r o w a n i e. — Średnia roczna dla Ak 1.226 mm, dla UBk 475 mm. W stosunku do ilości opadu dla Ak około 60%, dla UBk ponad 60%.

W i l g o t n o ś ć w z g l. — Średnia roczna dla Ak 82,8%, dla UBk 96,8%.

W i a t r. — Średnia szybkość roczna (5 m nad ziemią) dla Ak 2,3 m/sek., dla Rk 0,5 m/sek. — Maks. sz. dla Ak 18,5 m/sek., dla Rk 2,2 m/sek.

I n s o l a c j a. — Badano przy pomocy papieru światłoczułego — dla UBk około 10% powierzchni było oświetlone. — Na brzegu lasu, około 80 m od skraju, 50% promieni sł. padało na ziemię. — Dzień w UBk krótszy około 5 do 6 godz. niż w Ak.

Skład powietrza. — Wewnątrz lasu — na m^3 powietrza przypadło 1.285 mg kwasu węglow., poł. N i O 43,5 mg, amoniaku 1,75 mg, $H_2 0 + 0$ 1,23 mg, kwasów octowego i mrówkowego, mlekowego 66,5 mg, pyłu 0,1—2,45 mg.

Zamieszkalność lasu. — Zwierzęta ciepłokrwiste, żyjące na ziemi omijają wnętrze puszczy. Ciepłokrwiste, przebywające na drzewach trzymają się brzegów lasu. Ludzie — Indianie — żyją ze zbieractwa. Na noc chronią się na polanach albo na brzegach rzek. Dla człowieka zdrowego, o ile nie pracuje, środowisko leśne nie jest szkodliwe. Przy pewnym wysiłku jednak jak np. wchodzeniu na drzewo, występuje silne bicie serca, puls jest przyśpieszony, odczuwa się ogólne osłabienie.

Reasumując, należy podkreślić, że klimat lasu jest zjawiskiem bardzo odrębnym; w stosunku do klimatu zewnętrznego charakteryzuje go mniejsza amplituda roczna, mniejsza ilość opadów, większa wilgotność wzgl. mała insolacja, słabe ruchy powietrza, inny skład chemiczny powietrza.

Prace nad klimatem lasów pierwotnych są rzadkie. Artykuł ten potwierdza wyniki innych prac przeprowadzonych nad badaniem klimatu lasów w ogóle. Zalicza się go do mikroklimatu.

B. ŚWIDERSKI (POZNAŃ)

A. Mettler: **Les facteurs géographiques dans la découverte et l'occupation du Brésil.** „Annales de Géographie“, tome XLVI, 1937, s. 61—75.

Z chwilą zdobycia Konstantynopola przez Turków, których wpływ rozszerzał się coraz bardziej na brzegach morza Śródziemnego, handel jedwabiem, tkaninami wełnianymi, cukrem a zwłaszcza słynnymi korzeniami został w dużym stopniu zahamowany. Szukanie nowej drogi do Indii stało się aktualne.

Z półwyspu iberyjskiego wyszły pierwsze próby, i szukając tzw. „wysp pieprzu“ marynarze Kastylii i Luisitanii odkryli Amerykę.

W 1487 r. Bartolomeo Diaz miną zatokę „Wielorybią“, przylądek „Dobrej Nadziei“ i dopłynął do „Great Fish River“.

W drugiej strony Pero de Cavilham dążył przez morze Czerwone do Kalkuty, zbierając po drodze potrzebne mu informacje. Droga została ustalona i król Portugalii posłał niezwłocznie tam Vasco de Gamę z czterema okrętami. Wyjechał on 8 lipca 1497 r. Pierwszy jego okręt powrócił do Lizbony 10 lipca 1499 r.

Dowództwo nad następną wyprawą powierzył król Alvarezowi Kabralowi, oddając mu do dyspozycji flotę złożoną z dziesięciu statków. Płynął on w kierunku południowo-zachodnim. Szukając miejsca, gdzie mógłby zarzucić kotwicę posunął się trochę ku północy i przybił do brzegu w zatoce Santa Cruz. Nieznaną ziemię nazwał „Ille de Santa Cruz“ i zajął ją w imieniu korony portugalskiej.

W roku następnym flotyla pod dowództwem Amerigo Florentino Vespucciego odpłynęła z Lizbony, minęła przylądek „Świętego Rocha“ i jadąc stale w kierunku południowo-wschodnim poznała całe wybrzeże Brazylii, prawdopodobnie aż do 30^0 szer. poł.

W tym samym roku, w którym Kabral przybił do brzegu Brazylii, ekspedycja pod dowództwem Pinzona jadąc z północy dotarła do przylądku „Świętego Augusta“ — wracając zaś w kierunku północno-zachodnim dotarła do Antylów, które były już znane. Po odkryciach nastąpiło zajęcie i eksploatacja nowych terenów.

Mimo, iż człowiek zmienił wygląd zewnętrzny, granicę regionów naturalnych, możemy na podstawie dokumentów historycznych odtworzyć dawną roz-

piętość lasów, wychodząc z założenia, że kawa była uprawiana wyłącznie na gruncie wykarczowanym. To samo miało miejsce z uprawą trzciny cukrowej w stanach północno-wschodnich.

Przechodząc do ściślejszego podziału autor wyróżnia dwa wielkie regiony: 1) basen Amazonki i 2) zbiorowisko basenów rzek Parana, Urugwaj, Paragwaj i San Francisco, wreszcie basen licznych rzek wpadających do oceanu Atlantyckiego.

W pierwszym z nich ze świata roślinnego najważniejszymi dla człowieka są: drzewo kauczukowe, kasztany jadalne oraz orzechy brazylijskie.

Ze świata zwierzęcego występują w dorzeczu Amazonki ssak tapir, pekary i małpy. Rzeki zawierają dużo ryb i przedstawiają rezerwuar pożywienia, ale tylko podczas niskiego stanu wody.

Na ziemiach wschodnich i południowych najbardziej uderzającym zjawiskiem jest wybujała wegetacja lasów tropikalnych. Największym natomiast niebezpieczeństwem białego są tubylcy, posiadający zaledwie minimum kultury. Z chwilą ogłoszenia deklaracji o niezależności, Brazylia nabiera wartości na skutek rozwoju środków komunikacyjnych morskich i lądowych, jak również na skutek zmiany reżimu politycznego.

Drugim z dwóch wielkich obszarów Brazylii jest masyw brazylijski i zależne od niego okolice. Autor dzieli go na 3 części: wąski pas równin nadbrzeżnych, pokryty drzewami mangrowymi lub niskimi wydmami z kombinacjami wegetacji szczególnej, które przechodzą następnie w las tropikalny — las typowy dla wybrzeża Atlantyku, który jednak nigdzie nie osięga znacznej szerokości. Ostatni obszar, o wiele szerszy, autor podzielił na dwie grupy. Pierwsza grupa, nazwana campo cerrado lub cerrado obejmuje formacje dobrze znane geografom brazylijskim. Są to formacje roślinne — otwarte z potokami i strumieniami, tzn. obszary, na których ruch jest ustawiczny. Do drugiej grupy należy zaliczyć suche krzewy. Są one wynikiem długiej pory suszy. Należy do nich słynna „caatinga", krzewy z kolcami, kaktusy itp. Ziemia jest nieurodzajna.

Pas oceanu otaczający wybrzeże Brazylii jak wszystkie morza ciepłe, jest bogaty w gatunki ryb, natomiast brak śledzi i dorszy.

Chcąc uzupełnić obraz warunków przy zajęciu tej ziemi trzeba wymienić główne cechy dotyczące budowy geologicznej tych olbrzymich regionów.

Na wielkich obszarach, gdzie podłoże jest krystaliczne, mamy krajobraz pagórkowaty. Tam, gdzie w podłożu skały układają się warstwami, przeważnie z piasku żwirowego, mamy „chapados" (wyżyny o stromych stokach, pocięte dolinami).

Trzem wymienionym regionom w Brazylii odpowiadały trzy okresy w zajęciu i eksploatacji tej ziemi. Autor nie omawia jednak dziejów okupacji ziemi brazylijskiej przez zdobywców portugalskich i ich następców. Wyprowadza tylko ogólne wnioski.

Z początkiem XIX w. kończy się okres ekonomii kolonialnej i rozpoczyna się rzeczywiste podnoszenie wartości kraju. Przykładem tego są rośliny sprowadzane do Brazylii, jak trzcina cukrowa i kawa. Ta ostatnia stanowiła i stanowi główne źródło dochodu tego kraju (65% eksportu ogólnego). Obszary uprawy kawy powiększają się nieustannie, podczas gdy obszary trzciny cukrowej już od dawna są ograniczone. Obszary najlepsze do uprawy kawy są na zachodzie stanu Sao Paulo, gdzie stosunkowo chłodne zimy utrudniają rozwój szkodliwych owadów i chorób roślinnych, których obawiają się ogromnie właściciele plantacji.

Ponieważ tubylcy przed Kolumbem posiadali towary kolonialne i wymienne

tylko w ograniczonych ilościach, Portugalczycy zmuszeni byli sprowadzać do Brazylii gatunki tropikalne pochodzące ze Starego Świata. Jednak warunki dogodne do uprawy znajdowały się tylko w regionach leśnych — położonych w pobliżu morza. Potrzebna do tego była ogromna praca, nie tylko przy wycięciu lasu dziewiczego, lecz również przy samej uprawie. Duże zapotrzebowanie rąk do pracy miało w następstwie ciągłe sprowadzanie niewolników. Trzeba też stwierdzić następującą tendencję: ludzie wykazują chęć osiedlania się na tych obszarach Brazylii, w których klimat najbardziej nadaje się do pracy, tzn. w regionach masywu brazylijskiego, który ciągnie się od południa stanu „Minas Geraes" aż do stanu „Rio Grande do Sul".

Na zakończenie tego artykułu autor zastanawia się na tym, co pozostało po dwóch wiekach okupacji — wprawdzie jeszcze nieskończonej, lecz dosyć daleko posuniętej — aby wywołać wielkie zmiany regionów naturalnych.

Przyjmuje on, że pod względem gospodarczym jest obecnie siedem zasadniczych regionów: 1) Wielka część stanu „Rio Grande do Sul" — obszar hodowli bydła; 2) obszar północny wymienionego stanu, stan „Santa Catharina", stan „Parana" — są to obszary uprawne i hodowli bydła; 3) stan „Sao Paulo", północna i zachodnia część „Parany" — obszary uprawne (kawa, trzcina cukrowa itd.); 4) obszar związkowy z Rio de Janeiro ze stanem tej samej nazwy; część południowa stanu „Minas Geraes", który jest jakby spichlerzem obszaru związkowego i stan „Espiritu Santo"; 5) stan „Matto Grosso" jako obszar na szeroką skalę hodowli bydła. Stan ten jest rezerwuarem bydła dla wszystkich obszarów położonych na wschodzie; 6) „Bahia", północ stanu „Minas Geraes" i wszystkie małe stany północnego wschodu; 7) wreszcie olbrzymi i nie dzielący się basen Amazonki, obejmujący północny zachód stanu „Maranchao", stany „Para", „Amazonas" i obszar „Acre".

T. PISARSKI (Poznań)

E. Van Cleef: **Baltic Trade Relations: A Review.** „Geographical Review", July 1938, New York, str. 485—487.

Podając na wstępie podstawową literaturę omawianego zagadnienia, m. in. dzieło zbiorowe pt. „The Northern Countries in World Economy: Denmark, Finland, Iceland, Norway, Sweden", oraz dalszą duńską, szwedzką i niemiecką, autor tłumaczy wzrost zainteresowania obszarem bałtyckim utworzeniem się po wojnie światowej szeregu państw niezależnych, współzawodniczących z sobą na polu wysunięcia na forum publiczne roszczeń do pewnych, przysługujących im praw oraz na polu podniesienia u siebie badań o charakterze naukowym morza, a zwłaszcza jego roli gospodarczej dla danego państwa. Wśród literatury, zawdzięczającej swe powstanie właśnie tym dążeniom, istnieje według autora znaczna ilość dzieł będących wyrazem przerostu tychże dążności politycznych i innych. Większość jednak dzieł, traktujących zagadnienie obiektywnie, posiada charakter przeważnie ekonomiczny.

W zrozumieniu jednak korzyści w razie współpracy wzajemnej a nie współzawodnictwa w dziedzinie gospodarczej państw obszaru bałtyckiego, która to opinia po wojnie światowej znalazła wyraz zwłaszcza wśród państw skandynawskich i najbliższych ich sąsiadów w formie dążności do koordynacji wysiłków, stała instytucja p. n. „The Delegations for the Promotion of Economic Co-operation between the Northern Countries", złożona z reprezentantów Danii, Finlandii, Islandii, Norwegii i Szwecji, opublikowała dzieło pod tytułem podanym na wstępie. Omawia ono nie tylko zagadnienia gospodarcze, lecz ma być — i jest w rzeczywistości — wyrazem dążności

do współpracy także i w innych dziedzinach państw północnych. Czerpiąc z tej publikacji interesujące go dane, autor zaznacza, że nie dąży do podania w streszczeniu treści poszczególnych rozdziałów, lecz pewnych charakterystycznych liczb odnośnie zagadnień gospodarczych wyżej wymienionych państw. Stwierdzając na przykład dane odnośnie zajęcia ludności w poszczególnych tych państwach uprawą roli (łącznie z leśnictwem odsetek ludności rolniczej wynosi: w Norwegii 29,9%, w Szwecji 34,2%, w Finlandii 59,2%) oraz w przemyśle (łącznie z górnictwem odnośne dla wymienionych państw wynoszą, prócz Finlandii: 27,6% i 31,7%), autor dochodzi do wniosku, że wytwórczość np. w dziedzinie przetworów rybnych jak i rybołówstwo przewyższają, jakkolwiek nieznacznie, wytwórczość w tej branży Holandii, Francji, Niemiec i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii razem wziętych. Te same pięć państw produkuje łącznie 34% światowej produkcji celulozy i 24% miazgi drzewnej, z czego eksportuje 71% celulozy i 85% miazgi drzewnej do innych krajów. Do powyższego doliczyć należy eksport ubocznych produktów drzewnych m. in. papieru, który wykazuje bardzo znaczne pozycje w poszczególnych krajach. Rozpatrując z kolei udział tychże państw w tonażu światowym, stwierdzić można rzucającą się w oczy dysproporcję między zaludnieniem, które wynosi zaledwie 0,8% zaludnienia światowego, a posiadanym tonażem, odpowiadającym 11% tonażu światowego. Na podstawie kilku tych cyfr wyrwanych dla przedstawienia znaczenia państw północnych autor dochodzi do wniosku, iż publikacja ta przedstawia ogromną wartość, zwłaszcza dla laika, któremu zagadnienia te były obce, a który przez dane porównawcze z innymi krajami z łatwością uzyskać może jasny obraz roli odgrywanej przez państwa północne w różnych dziedzinach, zwłaszcza gospodarczych, jak i ich dążności do współpracy przy zachowaniu jednak zupełnej niezależności politycznej.

Autor z kolei przechodzi do publikacji duńskiej, mianowicie omawia referat J. Humlum'a na temat gospodarstwa Danii w porównaniu z innymi państwami północnymi i innymi, zawarty w Geogr. Tidsskrift z r. 1937. Znajdujemy tamże ciekawe dane obrazujące działalność gospodarczą np. 11 państw obszaru bałtyckiego (łącznie z Polską); ogólny obrót handlowy wszystkich tych państw łącznie dorównał w r. 1935 obrotowi handlowemu Francji, przy czym udział w nim Danii wyniósł 25% a Szwecji 30%. Słusznie zwraca się przy tym uwagę na zależność Danii od Wielkiej Brytanii, dokąd wywożono 60% ogólnego eksportu duńskiego, a skąd przywożono 30% całkowitego importu duńskiego. W ten sposób zależność ta była większa, niż zależność od W. Brytanii któregokolwiek z jej dominiów.

I w ogóle gospodarstwo Danii, jak i innych państw północnych nastawione jest raczej na zasilenie rynków obcych, co przy panującym kryzysie i dążności większości państw do autarkii musiało się bardzo niekorzystnie odbić na stosunkach gospodarczych wewnętrznych państw eksportujących, zmuszonych albo szukać nowych rynków zbytu, lub też narazić się na wstrząsy gospodarcze bardzo dotkliwe, względnie nawet na upadek niektórych działów gospodarstwa.

W dalszych swych rozważaniach autor bierze za podstawę dzieło szwedzkie S.E. Nordina o portach i granicznych drogach kolejowych szwedzkich, jako punktach wyjściowych handlu zagranicznego Szwecji, przy czym kładzie nacisk na zjawisko wrażliwości poszczególnych dziedzin handlu od różnych, nieraz pozornie nieznacznyych czynników. Jako przykład czynnika wpływającego na kształtowanie się np. cen artykułów takich jak węgiel i oleje mineralne w Szwecji, podany jest fakt, że węgiel dowożony jest do wszystkich portów kraju, nawet ma-

łych, skąd rozchodzi się w głąb kraju, podczas gdy oleje mineralne dowożone być mogą jedynie do nielicznych większych portów. Jak się okazuje przyczyną tego zjawiska jest budowa statków, węglowe bowiem o dnie przeważnie płaskim bez trudności wpływają do małych nawet portów; statki-cysterny zaś o zanurzeniu dość znacznym odwiedzać mogą jedynie porty głębsze. Niedogodności tej zapobiega się przez przeładowanie ładunku na mniejszy statek-cysternę o zanurzeniu mniejszym, co zapewnia dostawę równomiernie mniej więcej rozłożoną terytorialnie do wszystkich portów przy kosztach w każdym razie mniejszych od kosztów transportu drogą lądową do wnętrza kraju. Innym również ciekawym zjawiskiem jest przewóz towarów między Szwecją i Norwegią, który dokonuje się raczej drogą morską, podczas gdy koleje obu państw przewożą do portów towary przeznaczenia na eksport zamorski z Szwecji. Głównym produktem eksportowym Szwecji jest towar pochodzący z przeróbki drzewa oraz ruda żelazna, a ponieważ ośrodki tejże produkcji oraz wydobywania rud znajdują się względnie blisko granicy obu państw, wspomniany eksport dokonuje się na drogach żelaznych norweskich do najbliższych portów norweskich, tym bardziej, że są one wolne od zamarzania i pozwalają na ruch statków w ciągu całego roku. W ten sposób ośrodki przemysłowe szwedzkie mają niejako ,,zaplecze eksportowe" w kolejach i portach norweskich, gdy te opierają w znacznej mierze swój rozwój na zapleczu gospodarczym znajdującym się w Szwecji.

Jako ostatnią z publikacyj odnoszących się do omawianego zagadnienia podaje autor pracę niemiecką P. H. Seraphima pt. ,,Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr" (Królewiec 1937), którą tenże określa jako wyraz dążności autora do przedstawienia zagadnienia portów północnych w sposób poglądowy, obejmujący jednak całokształt wszelkich problemów odnośnych, a zarazem wolny od wpływu czynnika historycznego (czytaj politycznego). Zajmuje się przeto zagadnieniami gospodarczymi poszczególnych portów, ich związkami z zapleczami, rozwojem portów i wreszcie ich wysiłkami do uzyskania dla swego ruchu nowych terenów gospodarczych, zwłaszcza w związku z przekształceniami powojennymi. Jedynie tylko w tym względzie nie można było pominąć czynnika historycznego, gdzie odegrał on rolę przemożną twórczą względnie osłabiającą znaczenie danego portu. Omawiając zasadniczo najważniejsze porty oraz te, które są ośrodkiem wybitnej walki konkurencyjnej, nie pominięto uwagi, że w niejednym wypadku dał się zauważyć dotkliwy brak ściślejszych danych, w innych zaś, że dane te nasuwają pewne wątpliwości co do ich istotnej wartości.

Ogólnie według zdania autora publikacja stoi na wysokości zadania i daje najważniejsze konieczne dane odnośnie omawianych portów; jednak nie uszło jego uwagi specjalne nastawienie niemieckiego uczonego do zagadnienia portów w Gdańsku i Gdyni, któremu w sposób nieoczekiwany poświęcił o wiele więcej miejsca, niż innym niemniej ważnym zagadnieniom. I tu dopatruje się E. Van Cleef słusznie uprzedzenia z strony autora publikacji, opartego oczywiście na motywach politycznych. Z treści omawianego zagadnienia wysnuwa się łatwo wniosek o przekonaniu uczonego niemieckiego, iż stworzenie przez Polskę nowego, konkurencyjnego dla niemieckiego Gdańska portu w Gdyni, było naruszeniem przez nią uzyskanych uprawnień wynikających z traktatu wersalskiego, jak również uprawnień Gdańska. Nie tylko bowiem Polska nie przeprowadziła pełnego wykorzystania, zdaniem niemieckiego autora, portu w Gdańsku, do czego była zobowiązana traktatem, lecz ponadto stwarzając port konkurencyjny odebrała

Gdańskowi jego zaplecze gospodarcze. Kwestionuje on tym samym argument wysunięty z strony polskiej, że obrót towarowy Gdyni ma charakter zupełnie nowy, i to dzięki odrębnemu rozwojowi gospodarstwa Polski, podczas gdy Gdańsk sam nie tylko utrzymał swoje kontyngenty, lecz nawet rozszerzył swój ruch do granic, jakich nigdy w swym rozwoju nie był osięgnął. Ciekawym poza tym jest fakt, że walka konkurencyjna dwu tych portów jest jedyna w swym rodzaju. Podczas gdy inne porty konkurencyjne zawsze walczą z sobą o utrzymanie swych wpływów w częściach wspólnego na przykład zaplecza, Gdynia i Gdańsk dążą do pozyskania dla siebie całości tego samego zaplecza, tak iż w wyniku zysk jednego z portów oznacza zawsze stratę po stronie drugiego portu konkurencyjnego i odwrotnie. Na tej podstawie rodzi się u autora niemieckiego przeświadczenie, że na skutek przynależenia prawie całkowitego zaplecza do Polski pod względem politycznym, zechce ona przeprowadzić całkowite skierowanie swego ruchu eksportowego i importowego przez Gdynię.

Jakkolwiek autor podnosi wielkie znaczenie tego rodzaju publikacji, zaopatrzonej ponadto w cały szereg danych statystycznych, map, planów, graficznych przedstawień związków portów z ich zapleczami, wreszcie danych o technicznym wyposażeniu portów i na tej zasadzie określonych możliwości konkurencyjnych, ważnym dla nas jest stwierdzenie, że wybitnie krytycznym wydaje się nastawienie czytelnika i uczonego amerykańskiego do sposobu przedstawienia zagadnienia obu portów polskich przez autora niemieckiego, któremu przypisuje się raczej uprzedzenie, niż możliwość obiektywnego odmalowania tła zagadnienia samego i rzeczywistego stanu rzeczy, wolnego od wszelkich dążności ubocznych, w wypadku niniejszym od próby swoistego interpretowania roli Gdyni i Gdańska na Bałtyku.

Słusznie przeto w końcowym ustępie swego „przeglądu" zagadnień portów północnych i bałtyckich, opartego na cytowanych kilku publikacjach, uczony amerykański przestrzega przed bezkrytycznym przejmowaniem zapatrywań autorów, którzy nawet wbrew intencji skłonni są jako ludzie do wyrażenia subiektywnego swego zdania, zwłaszcza w odniesieniu do zagadnień tak skomplikowanych, jakimi są związane z politycznymi rozstrzygnięciami układy stosunków w Europie.

Nawiązując do tej uwagi autora należy stwierdzić, że sam daje przykład obiektywnego rozpatrzenia zagadnienia przez umiejętne wysunięcie na plan pierwszy zasadniczych i podstawowych faktów przy jednoczesnym wyczuciu (i zarazem wykazaniu bez ubocznych celów) przebijających mniej lub więcej w poszczególnych publikacjach tendencyj politycznych. Szczególnie miłym jest dla nas stwierdzenie, że krytyczne to nastawienie autora pozwoliło mu wśród kilku tylko publikacji odkryć mniej lub więcej świadomie skierowane ostrze przeciw Polsce w dziedzinie tak dla nas ważnej, jak zagadnienie naszego dostępu do morza i związanej z nim niezależności gospodarczej.

W. Gley: **Die Entwicklung der italienischen Auswanderung.** „Zeitschrift für Erdkunde (Neue Folge der Geographischen Wochenschrift)", Frankfurt a/M., Heft 18, September 1938. Berichterstattung: Bevölkerungs- u. Siedlungsfragen, s. 768—772.

Wykazując na wstępie doniosłe znaczenie emigracji włoskiej jako problemu ludnościowego, społecznego i gospodarczego, autor stwierdza, że literatura zajmująca się tym zagadnieniem zdawałaby się dostatecznie je wyświetlić. Objęcie jednak władzy w r. 1922 przez faszyzm stworzyło zupełnie odmienne warunki

emigracji i wywarło daleko idące zmiany w jej strukturze.

Emigracja włoska datuje od połowy ubiegłego stulecia, statystyczne jednak jej ujęcie nastąpiło w r. 1876, kiedy to opuściło Włochy 109.000 emigrantów. Nasilenie jej rośnie z biegiem lat i osięga w r. 1913, a więc bezpośrednio przed wojną światową, liczbę 812.600 emigrantów. Wojna światowa wpływa na zahamowanie ruchu emigracyjnego, który np. w r. 1918 liczy tylko 28.300 emigrantów. Już jednak w roku 1920 osięga ponownie liczbę 618.600 wychodźców (najwyższa liczba w okresie powojennym), by spaść z kolei do liczby 41.000 tylko w r. 1936. Dominujący wpływ na spadek wychodźstwa włoskiego wywarły tu względy koniunkturalne jak i przede wszystkim kryzys gospodarczy, nie mniej w ostatnim okresie najważniejszym czynnikiem były zdarzenia polityczne i zarządzenia rządu włoskiego. W sumie opuściło kraj macierzysty w omawianym wyżej okresie od r. 1876—1935, a więc przez 60 lat, 18,5 miliona osób, co przy dalszym rozwoju względnie utrzymaniu się kontyngentu wychodźców spowodowałoby wyczerpanie się w kraju macierzystym materiału ludzkiego. Ilość wyżej podana stanowi również bardzo znaczną emigrację nawet i przy uwzględnieniu repatriacji, która objęła, jeżeli chodzi o okres przypadający na XX wiek, ca 60% emigrantów (wg danych statystycznych włoskich oficjalnych obliczenie ilości emigrantów przebywających nadal poza granicami kraju macierzystego po uwzględnieniu ilości zgonów i przyrostu naturalnego faktycznego daje dokładnie $34^1/_2$%). Słusznie autor zwraca przy tychże zestawieniach statystycznych uwagę na rozbieżność danych oficjalnej statystyki emigrantów a stanem ludności w kraju w r. 1936, motywując ją odbywającą się właśnie wyprawą abisyńską.

Z kolei autor podaje cele emigracji włoskiej, przy czym można stwierdzić ciekawe bardzo zjawisko kierowania się fali emigracyjnej włoskiej do dwu najważniejszych ośrodków, którymi są obie Ameryki (55,3% wychodźców) i Europa (44,6% wychodźców); w niepomiernie mniejszym stosunku, bo tylko 1,8% ogólnej ilości emigrantów udaje się do Afryki, reszta zaś do Azji i Australii. Dzieląc ogólnie emigrację włoską (jak to czynią statystyki włoskie) na zamorską i lądową (do ostatniej zalicza się kolonizację na wszystkich wybrzeżach Morza Śródziemnego, a więc także w pasie przybrzeżnym Afryki, Małej Azji itd.), oraz badając ich nasilenie zauważyć można w pierwszym okresie do r. 1886 przewagę lądowej, od r. 1886—1920 emigracji zamorskiej, po wojnie światowej zaś ponownie przewagę lądowej. Najważniejszymi krajami emigracyjnymi zamorskimi są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Brazylia, Argentyna, a także Kanada; krajami emigracji lądowej Francja, Szwajcaria, częściowo Austria i Niemcy (znaczna liczba robotników włoskich ściągniętych do Rzeszy w r. 1937 zwiększyła ilość Włochów tamże stale osiadłych).

Z góry przypuszczając znaczne nieraz różnice między statystykami krajów docelowych odnośnie emigracji włoskiej a statystyką włoską, autor w oparciu o pierwsze stwierdza, że liczba Włochów osiadłych w poszczególnych krajach emigracyjnych jest bardzo znaczna. Odgrywa tu rolę zachowana odrębność narodowa, zjawisko będące u Włochów cechą charakterystyczną przy znacznej ich trudności zasymilowania się w obcych krajach (w przeciwieństwie np. do Niemców, osiadłych zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych Am. Półn.), jak i silny przyrost naturalny napływowego elementu włoskiego. Zachowanie odrębności narodowej jest także wynikiem akcji różnych instytucyj, zwłaszcza po bezplanowej początkowo w wieku XX

emigracji stworzonego w r. 1901 Włoskiego Generalnego Komisariatu Emigracyjnego.

Ruch emigracyjny doznał zahamowania z chwilą objęcia władzy w Włoszech przez reżim faszystowski, który dążył do zatrzymania w granicach kraju macierzystego elementu ludzkiego i zużycia go na miejscu (wspomnieć należy tu o chwilowym wzmocnieniu się fali emigracyjnej w r. 1923/24, kiedy to kraj opuściły resztki opozycjonistów politycznych). Stosunki emigracyjne uległy radykalnej zmianie, i podczas gdy dawniej emigranci korzystali z zasiłków ułatwiających im opuszczenie kraju, obecnie pozwoleń udziela się tylko osobom mogącym się wykazać wezwaniem od rodziny przebywającej na emigracji, względnie kontraktem pracy na warunkach wybitnie dla emigranta korzystnych. Zaznacza się tu dążność do uzyskania należytej oceny pracy emigranta-robotnika włoskiego, wyrażającej się zapewnieniem mu z strony zagranicznego pracodawcy dobrej i pewnej egzystencji. Niemniej okres przebywania poza granicami kraju macierzystego określony został przez stworzony w miejsce Generalnego Komisariatu w r. 1937 Zarząd Główny Włochów Zagranicą (podległy jako wydział włoskiemu Ministerstwu Spraw Zagranicznych) na najwyżej 3 lata.

Innym czynnikiem, który zahamował emigrację włoską niezależnie od zarządzeń wewnętrzno-politycznych reżimu faszystowskiego, było ograniczenie przez kraje imigracyjne ilości pozwoleń na osiedlenie się w ich granicach obcokrajowcom a nawet na wjazd w granice danego kraju (Stany Zjednoczone A. P., Argentyna, Brazylia i in.) — wreszcie najważniejszą rolę odegrał kryzys gospodarczy w tychże krajach, przyczyniając się do stworzenia w nich milionowych rzesz bezrobotnych.

Tak więc na skutek wyżej podanych przyczyn emigracja włoska w porównaniu do ewolucji w okresie przedwojennym i kilku lat po wojnie, upadła, powiedzieć można, prawie całkowicie i przestała być jednocześnie problemem już nie tylko najważniejszym włoskim wewnętrzno-politycznym, lecz nawet problemem międzynarodowym, jakim stawała się z powodu ogromnego swego nasilenia i ewolucji, grożącej z jednej strony osłabieniem kraju macierzystego a z drugiej stworzeniem w obrębie państw innych także zamorskich ośrodków obcego i swą odrębność narodową zachowującego elementu.

Cały wysiłek emigracyjny włoski skierowany obecnie do nowych posiadłości włoskich w Afryce winien i może, a nawet musi znaleźć rozwiązanie na tychże terenach. (W uzupełnieniu powyższych wywodów autora należy zwrócić uwagę na konsekwentne realizowanie przez reżim faszystowski założeń nowej emigracji włoskiej, wyrażające się systematycznym zagospodarowywaniem nowo zdobytych terenów oraz kierowaniem do nich ogromnych ilości emigrantów, jak to miało miejsce w ostatnich tygodniach, kiedy to przerzucono od razu do Włoskiej Afryki 20.000 wychodźców).

W ujęciu problemu i przeprowadzeniu analizy zagadnienia przebija u autora poza dążnością do możliwie dokładnego i wszechstronnego przedstawienia stanu samego zjawiska, uznanie dla wysiłków reżimu faszystowskiego, przy czym wzmianka o ruchu emigracyjnym włoskim do Niemiec w r. 1937 nasuwa czytelnikowi przypuszczenie, iż chodziło tu autorowi o uwydatnienie obok ogólnie znanych objawów współpracy politycznej Włoch i Rzeszy także wysiłków w kierunku współdziałania na polu gospodarczym i udzielania sobie nawzajem pomocy przy rozwiązywaniu pewnych problemów wewnętrzno-politycznych.

C. J. Robertson: **World Cotton Production and Trade. A Descriptive Analysis.** „Geographical Review“, January 1938, New York, s. 133.

Międzynarodowy Instytut Rolnictwa w Rzymie, którego autor jest współpracownikiem, ogłosił w r. 1936 w serii studiów o najważniejszych światowych produktach rolniczych, pracę poświęconą specjalnie zagadnieniu produkcji i obrotu bawełną pt. „World Cotton Production and Trade“. Omawiając dokładniej układ dzieła autor zajmuje się najpierw „geografią produkcji bawełny“, przy czym stwierdza,że wobec rozprzestrzenienia się hodowli bawełny na całym świecie i najróżniejszych warunków, w jakich hodowla ta się rozwija, spośród prób sklasyfikowania tej produkcji najlepsze wyniki dała próba podziału odpowiednio do warunków klimatycznych. Spośród zatem licznych systemów podziałów klimatycznych reprezentowanych przez różnych autorów, doświadczalnie najodpowiedniejszym okazał się system C. W. Tornthwaite'a. Jedynym wyjątkiem w zastosowaniu tego podziału klimatycznego jest obszar Afryki, co do której najlepszym okazał się podział już nie na strefy klimatyczne, lecz na strefy wegetacyjne, proponowany przez Shantza i Marbuta w dziele wydanym przez American Geographical Society w r. 1923 pt. „The Vegetation and Soils of Africa“.

Omawiając nasilenie produkcji bawełny w poszczególnych strefach klimatycznych Thornthwaite'a i obszary hodowlane, autor stwierdza na podstawie opublikowanej mapy, że połowa obszaru hodowlanego bawełny oraz jedna trzecia produkcji światowej przypada na strefę średniowilgotną (subhumid—C). Pierwsze miejsce co do produkcji bawełny zajmuje produkcja strefy wilgotnej (humid—B), dostarczająca około dwie piąte ogólnej światowej produkcji. W strefach średniosuchej i suchej (semiarid — D i arid — E) produkcja odpowiada jednej czwartej zbiorów światowych, w strefie zaś deszczowej (wet — A) produkcja bawełny jest niska. Odnośnie podtypów klimatycznych dwa z nich wyróżniają się wysokim stanem produkcji; mianowicie typ klimatu tropikalnego średniowilgotnego z deszczami w porze letniej (subhumid tropical summer-rain type — CA'w) oraz typ wilgotny średniogorący (humid mesothermal type — BB'r) odznaczający się obfitymi opadami podczas całego roku. Zdaniem autora, należy jednak w określeniu czynników wpływających na intensywność produkcji bawełny oraz granice stref hodowli wziąć pod uwagę także takie czynniki, jak sposoby uprawy i nawadniania, organizację gospodarki i to przede wszystkim poziom utrzymania gleby, wreszcie jakość zbioru bawełny, zależnie od gatunku i urodzaju, jak również warunki transportowe i inne. W strefie wilgotnej opady zdają się być nadmierne dla rośliny bawełny, poza tym konieczne są w strefie tej znaczne ilości nawozów oraz stała odpowiednia uprawa gleby, celem utrzymania jej w stanie zapewniającym maksimum plonów. W tych warunkach zrozumiałą staje się wyraźna dość tendencja przerzucenia się na uprawę zbóż, mniej wrażliwych na zmiany czynnika klimatycznego oraz mniej wymagających, jak również zapewniających korzystniejszy nieraz zbyt gotówkowy.

W strefie średniowilgotnej plony bawełny zależne są w pierwszym rzędzie od ilości opadów; stąd też dążność do uzupełnienia ilości tej w razie braku deszczów przez sztuczne nawadnianie.

Następnie mowa jest o nowych obszarach hodowli bawełny, mianowicie w Związku Sowieckim, gdzie pod uprawę wzięte tereny znajdują się na Ukrainie, Krymie, północnym Kaukazie oraz na obszarach położonych między Morzem Czarnym a jeziorem Azowskim. Zwrócić należy również uwagę na rozwijającą się obecnie uprawę bawełny w południowej Anatolii, i to dzięki względnej

wilgotności tego kraju. W pozostałych obszarach strefy średniowilgotnej, a mianowicie w północno-wschodniej Brazylii i argentyńskim Chaco ryzyko ewentualnej suszy, jak również złe warunki transportowe wpływają hamująco na zwiększenie się obszarów uprawy bawełny.

W strefach klimatu średniosuchego i suchego uprawa bawełny odbywać się może jedynie przy sztucznym nawodnieniu obszarów uprawnych, co pociąga za sobą konieczność ogromnych wkładów finansowych, zwykle kapitałów państwowych, jak to widzimy na przykładzie Egiptu, Pendżabu i Sindu, a także w obszarach suchych w Stanach Zjednoczonych. Oznacza to jednocześnie kontrolę produkcji przez odnośne państwo, regulowanie przezeń cen oraz gatunku i nasilenia produkcji.

Opłacalność zakładów nawadniających przyczyniła się do szukania np. przez Sowiety nowych terenów w strefie klimatu suchego w Azji Środkowej. Zajęcie tamże znacznych, bo w tej strefie największych w świecie, obszarów pod uprawę bawełny i to kosztem uprawy zbóż i lucerny, w wydatny sposób przyczyniło się do zmian w światowym układzie produkcji bawełny. Przy tej okazji autor wysuwa również znaczenie pewnego przegrupowania produkcji w Indiach od r. 1928/29, gdy obniżenie jej w pewnych obszarach skompensowane zostało zwiększoną produkcją Pendżabu i Sindu na skutek łatwości irygacyjnych oraz doboru wzorowego i najbardziej opłacalnego gatunku rośliny.

Na zakończenie „geografii produkcji bawełny" mającej być niejako wstępem do omawianego dzieła, podane są najbardziej charakterystyczne zmiany zaszłe ostatnio w produkcji światowej bawełny, i to w wyniku akcji uzależnienia produkcji od czynnika politycznego państw. Dążność do ingerencji państwa w sprawy gospodarcze, a zwłaszcza w dziedziny produkcji podstawowych surowców, do których należy również bawełna, wyraźnie uwydatniła zależność jej pod względem obszaru uprawianego oraz zbytu od stanu gospodarczego danego państwa. I tak na podstawie mapy produkcji światowej bawełny autor stwierdza, że w latach 1934/35 (po okresie trzyletnim przejciowego obniżenia produkcji) Stany Zjednoczone produkują 40% ogólnej ilości bawełny w świecie, a doliczywszy do tego produkcję Indii, Chin, Z.S.R.R., Egiptu i Brazylii, otrzymamy łącznie 90% światowej produkcji bawełny przypadającej na te sześć krajów łącznie. Ciekawe są tu wahania, jakim podlega ona w poszczególnych krajach, przy czym największe dadzą się zaobserwować w Stanach Zjednoczonych. Zaznaczył się tam największy stosunkowo spadek obszaru, jednak ostatnio (1937) wyrównany on został rekordowym zbiorem na jednostce obszaru. W Indiach tendencje zniżkowe istniały, jednak w porównaniu z Stanami Zjednoczonymi mniej się zaznaczyły, podczas gdy produkcję Egiptu wykazała najwięcej elastyczności w dostosowaniu się do nowych warunków. W innych znowu krajach zaznaczył się znaczny wzrost uprawianego obszaru, i tak w Brazylii o 5 milionów akrów, w Chinach o około 4 miliony akrów, a w Z. S. R. R. o $3^1/_2$ miliona akrów. Na nowych tych terenach produkcja pod względem standartowego gatunku dorównuje produkcji Stanów Zjednoczonych.

Cytując z dzieła oryginalne zdanie tyczące zagadnienia rozwiązania przez Stany Zjednoczone problemu produkcji bawełny, autor stwierdza, że istnieją dwie tendencje, z których niewiadomo która zdołałaby rozwiązać problem w odpowiednim stopniu. Jedna z nich, to próba umiejscowienia całej produkcji bawełny na eksport w zachodniej części obszaru produkcyjnego Stanów Zjednoczonych, podczas gdy wschodnie obszary pokrywałyby zapotrzebowanie krajowego rynku. Inne rozwiązanie, to, w najgorszym wypadku, cofnięcie się do

produkcji krajowej, pokrywającej całe zapotrzebowanie rynku wewnętrznego, obok możliwości uprawy innych rodzajów roślin konsumcyjnych. Podobne objawy dążności do rozwiązania przez poszczególne państwa problemu produkcji i zbytu bawełny zauważyć można u wszystkich producentów. Tak np. wzrastający eksport bawełny brazylijskiej, mogący w sposób jeszcze dotkliwszy, niż dotychczas, zagrozić konkurencją bawełnie amerykańskiej, zależy od układu cen także innych produktów eksportowych tego kraju, zwłaszcza kawy. Rozwój zaś produkcji bawełnianej Chin uzależniony jest w wysokim stopniu od chłonności rynku wewnętrznego, w wyniku nie nadawania się przeważnie produkowanego gatunku do eksportu za granicę. Planowy wzrost produkcji bawełny w Sowietach jest wyrazem dążności do pokrycia całego zapotrzebowania na bawełnę z produkcji krajowej. Produkcja Afryki poza Egiptem wynosi natomiast zaledwie 3% produkcji światowej. Przyczyny tego zjawiska szukać należy w trudnościach transportu i związanych z tym kosztach. W posiadłościach kolonialnych oraz w krajach mandatowych mimo poparcia czynników państwowych i od państwa pośrednio zależnych, w r. 1934/35 uprawa i produkcja zwiększyły się nieznacznie i wynoszą pod względem obszaru uprawy 6% światowego obszaru uprawy bawełny oraz zaledwie 3,6% jej światowej produkcji.

W uzupełnieniu omówienia tego rozdziału autor zwraca uwagę na opublikowane tamże mapy głównych światowych obszarów uprawy, nasilenia produkcji, wreszcie poglądowy, w układzie kalendarza, obraz uprawy w poszczególnych porach roku w wszystkich częściach świata.

Następne kilka rozdziałów omawianego dzieła zawierają dane o rozprowadzeniu bawełny na poszczególne rynki, układzie cen, kształtowaniu się handlu światowego, wreszcie o rozwoju przemysłu, dając w sumie wszechstronny obraz tej gałęzi hodowli i produkcji. Dalszy rozdział zajmuje się szczegółowym rozpatrzeniem historii rozwoju produkcji i zbytu bawełny ostatnich lat (1929—1936), jako zjawiska odznaczającego się specjalnymi wahaniami w dziedzinie gospodarki światowej i to na skutek czynników ekonomicznych, wpływających na przebudowę gospodarstw narodowych w formie dążeń do autarkii. Podaje tu autor za dziełem przeszkody, na jakie natrafiły poszczególne państwa produkujące bawełnę, wymieniając wśród nich na pierwszym miejscu Stany Zjednoczone A. P., z drugiej strony zaś wylicza te państwa czy obszary, które bądź to dzięki racjonalnej polityce gospodarczej lub umiejętności dostosowania się do chwilowych potrzeb rynkowych potrafiły nie tylko zachować swoje rynki zagraniczne, lecz także wzmogły swą produkcję. Do nich należy w pierwszym rzędzie Brazylia, w mniejszym stopniu zaś Indie i Egipt.

Pod względem rozbudowy przemysłu przerabiającego surowiec bawełniany oraz wytwarzającego dalsze produkty na pierwszym miejscu stoją Stany Zjednoczone, które pod tym względem zdystansowały na początku stulecia Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii. Wielka Brytania poniosła na skutek kryzysu względnie największe straty w postaci utraconych licznych rynków zagranicznych. W latach 1913 do 1936 liczba wrzecion spadła w tym kraju o przeszło 13 milionów! Nowy układ światowych stosunków gospodarczych, zmniejszona siła kupna, spowodowały m. in. także takie rezultaty, jak polepszenie się gatunku surowca, co z kolei pozwoliło na zwiększenie konkurencji i odzyskanie np. przez Wielką Brytanię niektórych rynków. W każdym razie zapewniła ona sobie rynki państw, zasilających ją w produkty rolnicze i konsumcyjne, tak, iż kierować do nich może trzy piąte swej

produkcji bawełnianej; w r. 1934/35 przemysł jej pod względem wartości przerobionego surowca i eksportowanych przetworów stał na pierwszym miejscu. Francja, a po niej Japonia, są największymi odbiorcami bawełny amerykańskiej; pierwsza z nich dostarcza gotowych produktów głównie swoim koloniom. Włochy, podobnie jak Niemcy, starają się uniezależnić od surowca bawełnianego za granicą przez próby zastąpienia go w przemyśle włókienniczym innymi surowcami pochodzenia krajowego. Związek Sowiecki, którego przemysł nowo stworzony grupuje się przede wszystkim w okręgu Uzbek, sprowadza surowiec przeważnie z Ameryki i Persii; Chiny sprowadzają go z Stanów Zjednoczonych, Indii i Egiptu. Przemysł w Indiach rozwija się obecnie znacznie, zapewniając w coraz większym stopniu zbyt dla surowca krajowego; z dostawców gotowych przetworów bawełnianych dla Indii ucierpiała najwięcej Wielka Brytania, podczas gdy drugi z nich, Japonia, nie tylko że nie straciła rynku lecz nawet zwiększyła swe dostawy.

Na przykładzie Japonii widzimy też opanowanie rynków przez producenta, rozporządzającego najtańszymi siłami roboczymi. Ponieważ w Japonii, dzięki 120-godzinnemu tygodniowi pracy (wobec 48 godzin w Europie) oraz zatrudnieniu przeważnie kobiet (4 robotnice na 1 robotnika w Japonii wobec 1,4 robotnic na 1 robotnika w Anglii w r. 1934) jako tańszej i dostępniejszej siły roboczej, koszty produkcji są znacznie niższe a zdolność konkurencji nadzwyczaj duża, przy większym o około 40% zużyciu surowca od Wielkiej Brytanii (167 000 robotników japońskich odpowiada 366.000 angielskim) Japonia potrafiła podwoić w ciągu lat kryzysu światowego (1928—1935) swój eksport przetworów bawełnianych do Indii Angielskich i Indii Holenderskich.

Najbardziej charakterystycznym, na zakończenie omawiania przez autora wysuniętym zjawiskiem jest zmiana, jaka dokonała się w układzie konsumcji przetworów światowego przemysłu bawełnianego, a wyrażająca się tym, że między latami 1927/28 a 1934/35 konsumcja ta z 44% w Europie spadła do 39%, w Stanach Zjednoczonych z 27% na 21%, podczas gdy konsumcja Azji z 25% wzrosła do 35%.

Niewątpliwie czytelnik nie mający do dyspozycji oryginalnego dzieła, z wielką dla siebie korzyścią zapozna się z podanymi przez autora najistotniejszymi zjawiskami zagadnienia produkcji i zbytu bawełny w światowym układzie gospodarczym, nie mniej jednak uderza w tym przeglądzie (jak autor sam nazywa ,,A Descriptive Analysis") stosunkowo obszerne omówienie hodowli bawełny z punktu widzenia warunków klimatogeograficznych przy jednoczesnym zbyt zwięzłym streszczeniu innych działów tego problemu. Brak również przy niektórych faktach, a także danych cyfrowych, pobieżnego chociażby uzasadnienia przyczyn, jakie dane zjawisko spowodowały. W tym względzie, naszym zdaniem, wytłumaczenia dla autora należy szukać w tym, że sam doskonale obeznany z zagadnieniem potrafi oczywiście uzupełnić brakujące dane, czego niestety nie ma możności uczynić czytelnik, szukający np. w podanym przeglądzie nie tylko spisu zjawisk, lecz także ich przyczyn.

B. ANDRZEJEWSKI (POZNAŃ)

„Sprawy Morskie i Kolonialne"

poparli:

Zarząd Majętności Pępowo pow. Gostyń
Zarząd Majętności Smolice pow. Gostyń
Majętność Zakrzewo pow. Szamotulski
Pałac Antonin pow. Ostrów Wlkp.
Majętność Dalabuszki pow. Gostyń
,, Wronowo woj. Poznańskie
,, Potaszyce pow. Gostyń
,, Skoraszewo woj. Poznańskie
,, Zalesie pow. Gostyń
,, Ostrowo pow. Gostyń
,, Trzebawo pow. Leszno
,, Nagradowice pow. Środa
,, Tulce pow. Środa
,, Zydowo pow. Oborniki
,, Psarskie pow. Szamotuły
,, Turowo pow. Szamotuły
,, Śliwno pow. Nowy Tomyśl
,, Bodzewo pow. Gostyń

Majętność Pijanowice pow. Gostyń
,, Gogolewo pow. Gostyń
,, Gałąski pow. Krotoszyn
,, Orla pow. Krotoszyn
,, Kuczyna pow. Gostyń
,, Jeżewo pow. Gostyń
,, Kikowo pow. Gostyń
,, Krzyżanki pow. Gostyń
,, Konarzewo pow. Krotoszyn
,, Mojawola pow. Ostrów Wlkp.
,, Kurów pow. Ostrów Wlkp.
,, Sobótka pow. Ostrów Wlkp.
,, Gutów pow. Ostrów Wlkp.
,, Osieczna pow. Leszno
,, Witosław pow. Leszno

Zarząd Lasów i Dóbr Konradów pow. Ostrów Wlkp.

WYDAWCA:
LIGA MORSKA I KOLONIALNA - INSTYTUT NAUKOWY
Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska" Sp. Akc. w Warszawie